РАССКАЗЫВАЮТ ФРОНТОВИКИ

1941—1945

В. М. Гернгросс

На мостике тральщика

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Автор воспоминаний капитан 1 ранга в отставке Владимир Михайлович Гернгросс в годы войны командовал тральщиком «Щит», награжденным в марте 1945 года орденом Красного Знамени. Этот небольшой корабль не только тралил мины, но и совершал рейсы в осажденную Одессу, а затем в Севастополь, высаживал десанты на Малую землю и в Крым, ставил мины, выполнял другие боевые задания. В книге тепло говорится о матросах, старшинах и офицерах тральщика, рассказывается об их подвигах, раскрывается духовная жизнь экипажа

- Владимир Михайлович Гернгросс
  - Первые испытания
  - В конвоях
  - Боевые галсы
  - Одесский переход
  - «Мины ставить!»
  - На огненных фарватерах
  - В десанте
  - Трудные рейсы
  - Морской извозчик
  - В наступлении
  - Большая школа
  - Через годы, через расстояния
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17

- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20

Владимир Михайлович Гернгросс
На мостике тральщика

Первые испытания

В субботу наш БТЩ (быстроходный тральщик) «Щит», носивший бортовой номер «14», вернулся, как и другие корабли, в Севастополь. Закончились флотские учения, в которых участвовали и войска Одесского военного округа, и теперь мы рассчитывали на заслуженный воскресный отдых.

После напряженных дней и ночей, проведенных на ходовом мостике, хотелось хорошенько выспаться. Такую «роскошь» командир корабля может позволить себе лишь в базе. И я получил разрешение командира дивизиона сойти на берег.

Но отдохнуть не пришлось. Среди ночи меня разбудил краснофлотец–оповеститель и сообщил, что в базе объявлена боевая тревога.

Что это — продолжение учений? Но раздумывать некогда. Одеваюсь, выбегаю на улицу. И сразу чувствую: обстановка необычная. Город затемнен. По черному небу бегают голубые лучи прожекторов. С рейда доносится гул мощных вентиляторов машинных отсеков — корабли поднимают пары.

Погас Херсонесский маяк. Не горели и Инкерманские створные огни. Между тем по правилам мирного времени, в том числе и международным, их гасить не полагалось.

В Стрелецкой бухте, где стоят корабли ОВРа, — ни огонька. Лишь вода да стекла зданий отражают пляску прожекторных лучей, скользящих по ночному небу.

Взбегаю по сходне на свой «Щит». Помощник командира лейтенант Николай Матвеевич Сотников докладывает:

— Корабль к бою изготовлен. Боевая тревога в базе объявлена в два часа… Причина неизвестна. Оповестители командиров посланы в город…

Проходит минута, другая, третья… А обстановка не проясняется. Теперь на корабле все понимают ее необычность.

Но вот на борт «Щита» поднимается командир дивизиона капитан–лейтенант Алексей Петрович Иванов. Он берет в руки мегафон и приказывает: тральщикам рассредоточиться в Стрелецкой бухте. Корабли занимают заранее определенные места. Но наш тральщик, несущий на мачте брейд–вымпел[1] остается у причала.

С тревогой посматриваю в небо. Лучи прожекторов береговой обороны по–прежнему лихорадочно пронизывают ночную темень. Но вот они замирают в одной точке. Вскидываю к глазам бинокль. Цель разглядеть трудно, но вокруг нее уже вспыхивают огоньки разрывов. Замечаю, что самолет ложится на курс, ведущий к

рейду Севастополя — главной базы флота. Через минуту–другую прожектористы ловят в лучи еще два самолета. Огонь береговых батарей и кораблей эскадры усиливается — залпы зениток сливаются в сплошной гул.

Сомнений нет — в небе враг. Поступает приказание командира Охраны водного района главной базы флота контр–адмирала В. Г. Фадеева:

— Тральщикам открыть огонь по самолетам!

Заговорили зенитки рассредоточившихся по всей бухте кораблей. Вокруг самолетов — сплошные вспышки разрывов. Определить, которые из них от снарядов «Щита», практически невозможно. Поэтому централизованно управлять огнем нельзя. Командир минно–артиллерийской боевой части лейтенант И. Ф. Бережной указывает цели, а командир орудия старший краснофлотец Михаил Данько корректирует стрельбу зенитки по пронизывающим ночное небо трассирующим снарядам. А цели видны хорошо: прожектористы держат их цепко. Один самолет падает в море. Вскоре и второй со шлейфом рыжего пламени скрывается за ночным горизонтом. Со стороны города доносится гул сильных взрывов.

Но вот налет закончился, и наступила тишина. Лишь слышался звон латунных гильз, которые теперь убирались комендорами с палуб кораблей.

Рассветало. Легкие облака, озаренные первыми лучами солнца, медленно тянулись к пустынному морю. В воздухе барражировали наши истребители.

Ранним утром комдив Иванов побывал у начальника штаба ОВРа капитана 2 ранга Владимира Ивановича Морозова и сообщил нам, что фашистская Германия вероломно, без объявления войны напала на нашу страну. Кораблям дивизиона было приказано приступить к постановке оборонительных минных заграждений в районах базирования кораблей, и в первую очередь у Севастополя и Одессы. «Щит» получил свое первое боевое задание — произвести контрольное траление на севастопольских фарватерах.

На контрольное траление мы выходили каждый день, а 26 и 27 июня нам пришлось провожать и встречать с параван–тралом крейсер «Ворошилов» и лидер «Харьков».

Они выходили в море для обстрела румынского порта Констанца.

Уже в первые дни войны наши минеры блеснули высоким мастерством. На контрольном тралении, а также при постановке параван–трала расчет старшины 2-й статьи Александра Кошеля действовал как слаженный ансамбль. Этому немало

способствовали умелые действия мичмана Николая Степаненко, работавшего на кране, и боцмана старшины 1-й статьи Анатолия Евменова. Так было и в последующем — не припомню случая, чтобы кто–либо из краснофлотцев и старшин, занятых на постановке трала, сплоховал, чтобы у нас произошла заминка. Это — результат кропотливой боевой учебы в предвоенные годы.

Вражеские самолеты забросали минами Севастопольский рейд и внешнюю акваторию по створу Инкерманских маяков. Мины эти опускались на парашютах. Две из них упали и взорвались на берегу — одна на Приморском бульваре, другая в районе Пироговки. Были жертвы среди населения города.

В последующем фашистские самолеты ставили мины не только в районе Севастополя, но и на рейдах и в бухтах других баз флота, на его коммуникациях.

Мины оказались необычными — донными, неконтактными. Откровенно говоря, мы не были готовы к борьбе с ними. Мина взрывалась при прохождении над ней судна с металлическим корпусом, создающим вокруг себя определенное магнитное поле. У нас начались потери. Уже 22 июня подорвался и затонул буксир «СП-12», следовавший в Карантинную бухту. Через день такая же участь постигла плавучий кран. Выяснилась любопытная деталь: буксир прошел над миной благополучно, а буксируемый им кран подорвался.

Потери продолжались. 30 июня на наших глазах подорвалась паровая шаланда «Днепр», а 1 июля — эсминец «Быстрый». А ведь здесь перед этим проходили боевые корабли и вспомогательные суда. В чем же дело? Выходит, на минах установлены какие–то приборы, которые срабатывают от многократного воздействия магнитного поля.

Обстановка на севастопольских фарватерах все более осложнялась. Обеспокоенный этим, штаб флота разработал систему наблюдения за постановкой противником мин. Были оборудованы специальные береговые посты, непрерывно следившие за водной акваторией. Кроме того, в ночное время выставлялись наблюдатели на катерах и шлюпках. Это позволяло точно определять места падения мин, обвеховывать и уничтожать их. В штабе ОВРа велась карта минной обстановки, с которой нас знакомили чуть ли не ежедневно.

Однако все это не обеспечивало эффективной борьбы с минной опасностью. Необходимы были какие–то более действенные меры.

Траление мин — главная задача тральщиков. Мы много учились этому и немало преуспели в своем деле. Наш «Щит», в частности, на трубе гордо носил красную звезду в позолоченной

окантовке с золотыми буквами «СССР» в центре — знак первенства на флоте по своему классу кораблей. Хорошую специальную подготовку получили и другие экипажи кораблей ОВРа. Но на тренировках мы тралили лишь якорные мины и минные защитники. А вот с магнитными минами встретились впервые. Наши тралы совершенно не годились для борьбы с ними.

Надо было раскрыть секрет новой мины, выяснить ее тактико–технические характеристики, создать для борьбы с ней специальные тралы. Одновременно встала задача создать аппаратуру для размагничивания боевых кораблей.

Обнаружить магнитные мины нам удалось довольно быстро. Но как их разоружить? Первым ответ на этот сложнейший вопрос дал военный инженер 3 ранга Михаил Иванович Иванов. Уже в начале июля он сумел с помощью изготовленного из немагнитного металла инструмента разобрать фашистскую мину, поднятую в районе Очакова с морского дна. Рискуя жизнью, Михаил Иванович установил, что мина снабжена магнитным взрывателем. Вес ее заряда составлял 300 кг особого сплава. Анализ взрывчатки показал, что она состоит из тротила (60 %), гексогена (24 %) и алюминия (16 %). Сила ее взрыва намного превосходила взрыв тротиловой взрывчатки[2]

В корпусе мины в числе многих новинок инженер обнаружил прибор срочности и прибор кратности. Вскоре эти приборы появились в каюте командира ОВРа, и мы были ознакомлены с ними.

Прибор срочности представлял собой обычный часовой механизм. Он включался в цепь замыкателя и заводился на определенное время — от 15 минут до нескольких суток. В течение этого времени мина была безопасна, затем прибор приводил ее в боевое положение. Теперь начинал действовать другой прибор — прибор кратности, срабатывавший в зависимости от того, на какое деление он поставлен. Если, скажем, его ставили на индекс «5», то мина взрывалась при пятикратном прохождении над ней корабля или судна.

В сентябре инженер Борис Товьевич Лишневский и старший лейтенант Семен Ильич Богачек разоружили магнитную мину, обнаруженную в Новороссийске. А в октябре флотские минеры обнаружили и обезвредили еще одну неизвестную мину. В ней использовался прибор с акустическим взрывателем.

Итак, тайны нового немецкого минного оружия были разгаданы. Но как с ним бороться? Как найти эффективные средства борьбы? Этими заботами жили флотские минеры.

Траление магнитных мин сначала проводилось деревянными катерами–тральщиками «Валерий Чкалов» и «Комсомолец», переоборудованными из рыболовных сейнеров. Делалось это просто. Катер тянул за собой трал — железную баржу, магнитное поле которой усиливалось током от специального движка (такого рода трал предложил уже упоминавшийся инженер Б. Т. Лишневский). Для уничтожения акустических и магнитно–акустических мин наряду с тральной баржей Лишневского успешно применялись катера–охотники, которые, маневрируя на средних ходах, сбрасывали глубинные бомбы.

Однако эти методы борьбы с минной опасностью были примитивными и недостаточно эффективными. Нередко мины взрывались не только под баржей, но и вблизи катеров. Дело в том, что на деревянных катерах было немало металлических предметов. Корпуса катеров–тральщиков и морских охотников нуждались в размагничивании.

И все же расчеты врага на особый успех применения новых видов минного оружия не оправдались. На помощь флотским минерам пришла Академия наук СССР. В начале августа 1941 года в Севастополь прибыла группа ученых в составе А. П. Александрова, И. В. Курчатова, Ю. С. Лазуркина, С. Е. Лысенко, П. Г. Степанова, К. К. Щербо. Они с участием флотских минеров, в том числе М. И. Иванова, Н. Д. Квасова, Г. К. Каляды, А. И. Малова, В. И. Мещерского, Г. Н. Охрименко, И. В. Щепаченко, предложили эффективные методы и средства борьбы с вражеским минным оружием. Был осуществлен разработанный ранее советскими учеными способ защиты кораблей от магнитных мин путем нейтрализации магнитного поля, создаваемого корабельными корпусами.

Для размагничивания кораблей в Севастополе была оборудована специальная станция. Под нее приспособили рыболовное судно с деревянным корпусом. Возглавлял станцию безобмоточного размагничивания (СБР-1) военный инженер 3 ранга Михаил Григорьевич Алексеенко, которого впоследствии сменил военный инженер 3 ранга Михаил Алексеевич Горбунов. На первых порах противомагнитную обработку кораблей практически выполняла группа ученых с участием военных инженеров под руководством И. В. Курчатова.

Прежде всего размагничиванию подверглись подводные лодки, а после них — тральщики. Противомагнитную обработку прошел и наш «Щит». Мы с большим интересом знакомились с процессом размагничивания, краснофлотцы и старшины, возглавляемые инженер–лейтенантом И. М. Самофаловым, приняли непосредственное участие в этом новом для нас деле.

Размагничивание корабля позволило плавать куда увереннее. Нам приходилось выполнять самые различные задания, но главным, определяющим в деятельности «Щита» по–прежнему оставалось контрольное траление.

У нас были надежные способы борьбы с вражескими минами. Кроме, конечно, донных магнитно–акустических, против которых летом и осенью 1941 года мы еще не имели эффективных средств. Однако самому кораблю, но крайней мере, эти мины стали уже не так опасны. Забегая вперед, скажу: к началу летней кампании 1942 года наши минеры нашли эффективное средство и против магнитно–акустических мин. А дело было так. В мае одну из таких мин удалось обнаружить в Севастопольской бухте. Разоружить мину вызвался младший флагманский минер флота капитан–лейтенант Григорий Николаевич Охрименко. Помогал ему водолаз главный старшина Леонид Викулов. Эта сложная, связанная с риском работа выполнялась на дне бухты. Ключи и отвертки были изготовлены из немагнитного материала по слепкам, снятым с болтов и гаек. Когда из мины удалось извлечь приборы, она с помощью понтона была поднята на поверхность. Изучив устройство и схему, Охрименко установил, что взрыв этого коварного оружия происходит от одновременного воздействия на его взрыватели двух полей — магнитного и акустического.

— Это же настоящий подвиг, — сказал я Григорию Николаевичу, когда он заглянул к нам на корабль.

Охрименко пожал плечами:

— Зачем громкие слова?

И он заговорил о Викулове, который не раз спускался на дно Южной бухты, где лежала мина, об инженерах М. И. Иванове, Б. Т. Лишневском и С. И. Богачеке, чей опыт пригодился при разоружении магнитно–акустической мины.

Новый буксируемый акустический трал, поступивший к нам на вооружение, оправдал надежды. Теперь донные мины уничтожались методично и наверняка. Не потому ли моряки больших кораблей с какой–то особой теплотой — мы это сразу же почувствовали — стали относиться к экипажам тральщиков.

Признаюсь: до войны, проходя службу на канонерских лодках, я как–то свысока поглядывал на тральщики. И не только я — многие канлодочники недооценивали малые корабли. Но потом я понял, что был не прав, и при встречах со своими бывшими сослуживцами уже с гордостью рассказывал им о своем тральщике, его достоинствах. При этом непременно подчеркивал его преимущество перед канонерскими лодками в скорости хода: у «Щита» она превышала 18 узлов.

Это был новый корабль, вступивший в строй летом 1937 года. Его водоизмещение достигало почти 500 тонн. На корабле в качестве главных двигателей были установлены два дизеля по 1500 л. с. С полным запасом дизельного топлива в 58 тонн «Щит» мог пройти 3300 миль. Для постановки минных заграждений он брал на борт 30 крупных мин или 46 минных защитников, а для борьбы с подводными лодками противника — 20 глубинных бомб. На вооружении корабля находились тралы (параван–трал, змейковый, Шульца), бомбосбрасыватели и бомбометы, одно 100-мм и одно 45-мм орудия, а также два крупнокалиберных пулемета (ДШК). Когда началась война, на тральщике дополнительно установили три 37-мм зенитных орудия и один крупнокалиберный пулемет. Соответственно увеличился и экипаж, который насчитывал 66 человек.

Конечно, многого нам еще недоставало. Это мы со всей остротой почувствовали в боевых походах, когда круг задач, которые приходилось выполнять, заметно расширился. Хотелось иметь больше зенитных установок, гидроакустическую аппаратуру. Но мы видели свой долг в том, чтобы с максимальной эффективностью использовать все то, чем располагали.

Случилось так, что перед самой войной почти полностью сменился командный состав: на тральщик пришли помощник командира лейтенант Николай Матвеевич Сотников, ранее служивший артиллеристом на однотипном БТЩ, штурман лейтенант Олег Александрович Чуйко, плававший на пассажирском теплоходе, командир артиллерийско–минной боевой части лейтенант Иван Федорович Бережной — выпускник военно–морского училища, командир электромеханической боевой части инженер–лейтенант Иван Мефодьевич Самофалов, тоже пришедший к нам из училища. Да и я, можно сказать, был еще новичком: командиром «Щита» стал в конце 1940 года, сменив Сергея Степановича Воркова, назначенного командиром эсминца.

К счастью, обновление командного состава корабля прошло сравнительно безболезненно. Это во многом объясняется тем, что мы получили очень хорошее наследие — сколоченный экипаж, по–настоящему крепкие, боевитые партийную и комсомольскую организации. И потом нам просто везло на людей: новые командиры подразделений, как, впрочем, и остальные моряки, оказались исключительно толковыми специалистами. Все они отдавались порученному делу самозабвенно. А это главное, в этом заключено девять десятых успеха воинского коллектива.

Мы часто выходили в море: днем — на траление, ночью — в

ближний или дальний дозор[3].

Для несения дозорной службы тральщик, строго говоря, не предназначался. На нем не было радиолокационных и гидроакустических установок, позволявших своевременно обнаруживать противника, особенно в ночное время. Как уже знает читатель, и артиллерийское вооружение у «Щита» было не могучее.

«Не от хорошей жизни приходилось посылать тральщики на выполнение несвойственных им функций», — отмечал в своих воспоминаниях Н. Г. Кузнецов, в то время Нарком Военно — Морского Флота[4].

Но как бы там ни было, экипаж со всей ответственностью нес дозор. В случае обнаружения противника мы могли по радио оповестить штаб ОВРа и отряд сил поддержки дозора.

Обычно, когда тральщик приходил в заданный квадрат, я приказывал сбавить ход до среднего. Обозримый район моря был разбит на сектора наблюдения. С переходом на боевую готовность номер два одна смена личного состава оставалась у оружия и механизмов, другая отдыхала. Но море и летом не всегда спокойно. Иногда в дозоре нас застигал жестокий шторм. Тут уж не до отдыха.

Того и гляди, как бы не случилась беда. Крутая волна свободно гуляет по палубе. Лагом[5] к волне корабль идти уже не может: крен достигает критической точки. Приходится лавировать, выбирать для поворота на обратный курс благоприятный момент, сбавлять ход до малого. А рядом с нашим квадратом — минное поле. Случалось, что под воздействием волн и течений мины срывались со своих мест. Обнаружить же смертоносный шар в кипящем водовороте весьма трудно.

К счастью, беда обходила нас стороной. Но однажды шторм все же принес ее. В ту ночь он особенно неистовствовал. Могучие волны швыряли тральщик как щепку. Корпус «Щита» поскрипывал и стонал. Вот корабль подбросило волной и послышался треск. Механик Самофалов доложил: по левому борту в районе камбуза появилась трещина на палубе; камбузная плита выпала из гнезда и грозит разнести помещение.

Аварийная партия быстро закрепила плиту. А трещина на палубе вызывала у нас тревогу. Я донес по радио о случившемся в штаб. Вскоре поступил приказ командира ОВРа — следовать в базу.

Специалисты нашли повреждение серьезным. Флагманский инженер–механик К. И. Кашин сообщил, что на следующий день тральщик станет в эллинг.

Ремонт длился недолго. Рабочие заделали трещину,

приварили вдоль нее металлические листы, и вскоре мы снова вышли в море. Работа была выполнена настолько надежно, что с этими листами на палубе «Щит» проплавал всю войну.

В походах на мостике тральщика нередко можно видеть Никиту Павловича Савощенко, комиссара; его невысокую плотную фигуру всегда облегает отлично сшитое обмундирование. Он любит носить тужурку даже во время похода. Никита Павлович идет в бой как на праздник.

Что ж, форма одежды в походах, в боевой обстановке тоже многое значит. Мне вспоминается такой факт. Это было уже летом 1942 года. Лидер «Ташкент», доставив в осажденный Севастополь полк морской пехоты, готовился в обратный рейс. Командир корабля капитан 3 ранга В. Н. Ерошенко приказал экипажу, кроме нижней вахты, надеть парадную форму. Это произвело большое впечатление, в том числе на защитников Севастополя и на тех 2300 пассажиров — женщин, детей и раненых бойцов, которых доставлял «Ташкент» на Кавказ.

Мне было по душе стремление Савощенко влиять на людей не только страстным словом, но и всем своим поведением, даже внешним видом. Я с удовлетворением замечал: люди стали подражать комиссару во всем.

У Никиты Павловича всегда много хлопот. Он то и дело покидает мостик, чтобы побывать в машинных отделениях или у зенитчиков, зорко всматривающихся в небо. С поступлением сообщения Совинформбюро комиссар непременно обойдет боевые посты, побеседует с людьми. Каждый день он находит время, чтобы обстоятельно поговорить с секретарем партийной организации старшим военфельдшером Иваном Моисеевичем Прилипко, секретарем комсомольского бюро старшиной 2-й статьи Анатолием Федотьевичем Агафоновым, редактором стенной газеты старшим краснофлотцем Василием Васильевичем Леоновым, с агитаторами, командирами боевых частей.

Сообщения с фронтов идут далеко не утешительные. Почти в каждом из них упоминается об оставлении нами городов. У мотористов Григория Петренко и Матвея Славина, у трюмного Николая Жужы семьи оказались за линией фронта. Мы с комиссаром считаем своим долгом побеседовать с ними особо: хочется ободрить бойцов, поддержать их добрым словом, укрепить в них веру в победу.

Комиссар, как никто из нас, умеет найти нужное слово. Его беседы всегда задушевны, доверительны. Не потому ли, что сам он прошел жизненную школу, научился понимать людей, хорошо знал их думы и чаяния.

Никита Павлович родился в бедной крестьянской семье. Его

село Терпение, что в Запорожской области, своим названием напоминало деревни из поэмы Н. А. Некрасова «Кому на Руси жить хорошо». До революции, как рассказывал Савощенко, крестьяне села вдоволь натерпелись и от помещика, и от кулаков–мироедов, и от царских чиновников. В детстве нелегко жилось и Никите. С двенадцати лет — это было уже во время гражданской войны — он начал батрачить. И только с победой колхозного строя удалось избавиться от нужды. Семья Савощенко одной из первых вступила в колхоз. Никита Павлович стал трактористом — овладел самой необходимой и почетной в то время профессией на селе. В 1929 году его призвали на флот. Море, корабельная служба, крепкий флотский коллектив пришлись юноше по душе, и он остался на сверхсрочную. Савощенко вырос политически, приобрел опыт общественной работы, навсегда связал свою жизнь с ленинской партией. Вот тогда–то ему и предложили: «Поезжай–ка на курсы политработников».

Когда началась война, Никита Павлович был уже старшим инструктором политотдела ОВРа по пропаганде и агитации. Работал, как всегда, увлеченно. Но он настойчиво просился на корабль. Вскоре его назначили на наш тральщик комиссаром (вместо Н. П. Новикова, получившего повышение по службе). Мы как–то сразу понравились друг другу и с первого дня работали очень дружно, с полным взаимопониманием. И это сказывалось на сплочении экипажа.

На корабле сложилась полнокровная партийная организация. К началу войны она состояла из 10 коммунистов, преимущественно командиров. Потом в партию были приняты старшины и краснофлотцы Анатолий Агафонов, Николай Братских, Александр Кошель, Иван Савенков, Николай Степаненко. В октябре 1941 года я тоже стал коммунистом.

Пройдет два военных года, и партийная организация тральщика будет насчитывать 32 члена и кандидата партии. Вместе с комсомольцами они составят 90 процентов экипажа. Это же силища!

Секретарь партийной организации Иван Моисеевич Прилипко был таким же принципиальным и трудолюбивым, как наш военком. Даже своим широким улыбчатым лицом он походил на Савощенко. И жизненные судьбы у них были схожие. Прилипко тоже рос в сельской местности, на Черниговщине. Ему было всего пять лет, когда умер отец. Кроме Вани у матери на руках остались еще три маленькие девочки. Тяжело пришлось осиротевшей семье. Но выйти из нужды помогла Советская власть. Ваня и его сестренки получили образование.

Прилипко окончил семилетку, а потом и фельдшерскую

школу. С большим желанием он пошел на флот. После стажировки в Севастопольском военно–морском госпитале получил назначение на БТЩ «Минреп» в качестве лекпома (так в то время назывался корабельный медик). А с начала 1940 года Иван Моисеевич служил на «Щите». Пришелся у нас он, как говорится, ко двору.

Прилипко был и фельдшером (врача по штату не полагалось), и заведующим столом кают–компании. Он слыл страстным поборником чистоты. Врач соединения Епифан Иванович Гелеква не раз ставил его в пример другим медикам.

Иван Моисеевич и в походе, и на стоянке корабля в базе находил время, чтобы поговорить с коммунистами, давал им партийные поручения, поддерживал их инициативу. Словом, во главе партийной организации тральщика стоял человек твердой закалки, энергичный, тесно связанный с личным составом.

Комсомольскую организацию тральщика возглавлял старшина 2-й статьи Анатолий Агафонов. Он был отличным специалистом, опытным младшим командиром. На корабле пользовался большим авторитетом.

Партийно–политическая работа, которую вели среди личного состава комиссар и все мы, коммунисты и комсомольцы, приобрела теперь большую, чем прежде, целеустремленность и конкретность. Она способствовала сплочению и боевой закалке экипажа.

В конвоях

Мы занимались контрольным тралением севастопольских фарватеров, когда неожиданно поступил приказ: следовать в Одессу.

Новое задание было как нельзя кстати. Дело в том, что каждодневная наша работа — контрольное траление и дозор — кое–кому казалась однообразной. На политических информациях, в беседах с краснофлотцами и старшинами все чаще высказывались просьбы:

— Пошлите на сухопутный фронт.

В те дни в главной базе флота формировались отряды морской пехоты для защиты Одессы. Желающих влиться в эти отряды у нас на корабле, как и в целом на флоте, было много. Нашлись краснофлотцы, которые еще до призыва на военную службу получили стрелковую подготовку в кружках Осовиахима. Как–то обратился ко мне краснофлотец Петренко и, показывая диплом о своих стрелковых достижениях, стал с жаром доказывать:

— Я же готовый снайпер, товарищ командир. А вы держите меня здесь. Нерационально это, на сухопутном фронте я больше пользы принесу Родине.

Стремление членов экипажа уйти на сушу меня огорчало. Ведь мы так любили свой тральщик, так гордились его добрым именем. Однако все наши доводы — важно и тралить, и нести дозорную службу — мало кого убеждали.

Но вот стало известно о боевом походе в Одессу, и разговоры о зачислении в морскую пехоту прекратились.

— Пойдете в составе конвоя, — сказал мне командир ОВРа контр–адмирал В. Г. Фадеев. — Выход назначен на завтра. Времени остается мало, но постарайтесь хорошо подготовить корабль. А сейчас вместе с комиссаром отправляйтесь в штаб флота на инструктаж.

Штабной газик доставил нас на флагманский командный пункт, или ФКП, как мы сокращенно называли его. Находился он в глубоких подземных штольнях на берегу Южной бухты.

Инструктаж был коротким, деловым. Эскадренному миноносцу «Бойкий» и тральщику «Щит» предстоит конвоировать в Одессу пассажирские теплоходы «Крым» и «Абхазия», следующие с войсками и боеприпасами на борту. Конвой возглавляет командир эсминца капитан–лейтенант Г. Ф. Годлевский, я — его заместитель.

Георгий Федорович мой давний друг, мы с ним вместе

учились на курсах комсостава в Севастополе. Хотя потом и служили в разных соединениях, наша дружба не ослабевала. Годлевский был хорошим моряком. И не случайно ему доверили командовать одним из новых эсминцев.

Должен сказать, что дружба двух командиров как–то незаметно сблизила и экипажи кораблей. Обычно при возвращении из похода я запрашивал сигнальный пост, находится ли в базе эсминец «Бойкий» и где он стоит. У меня была договоренность с Годлевским по возможности швартоваться лагом к «Бойкому», а командир БЧ-V эсминца З. А. Видуэцкий имел указание Георгия Федоровича снабжать «Щит» паром, электричеством и даже сжатым воздухом. Этому были рады наши машинисты, мотористы и электрики, так как получали возможность вместо несения вахты у вспомогательных механизмов заняться текущим ремонтом технических средств. А если вечером на эсминце крутили кинокартину, наши краснофлотцы и старшины были желанными гостями в более просторных, чем у нас, кубриках «Бойкого». С началом войны «Щит» и «Бойкий» часто ходили вместе на боевые задания.

Начальник конвойной службы штаба флота капитан 2 ранга А. И. Ильичев информировал нас о том, что обстановка под Одессой, как и на всем Южном фронте, сложилась исключительно тяжелая. Вражеские войска, прорвав фронт на участке 30-й стрелковой дивизии, обошли правый фланг и вышли к дальним подступам к Одессе. В городе и его окрестностях объявлено осадное положение. Черноморский флот направляет туда отряды моряков. Мобилизуются транспорты, необходимые для доставки в Одессу войск, продовольствия и боеприпасов, а также для эвакуации из города раненых, населения и промышленного оборудования.

— Подходы к Одессе с моря минированы, — предупредил нас Ильичев. — Поэтому будьте осторожны, следуйте точно по обозначенному на карте фарватеру.

Мы с Годлевским обговорили вопросы взаимодействия кораблей. Георгий Федорович напомнил мне, что «Щит» ведет наблюдение за морем и воздухом главным образом с кормовых курсовых углов. Я получил от него также указание с выходом в море поддерживать радиосвязь с эсминцем и транспортами, но в эфир выходить лишь в случае крайней необходимости, в дневное время внимательно следить за флажными сигналами эсминца.

Вернувшись на тральщик, мы с комиссаром собрали в кают–компании командиров боевых частей, секретарей партийной и комсомольской организаций корабля. Я ознакомил их с боевой задачей, с обстановкой в районе перехода, подчеркнул, что успех

конвоирования судов во многом будет зависеть от бдительного наблюдения, меткого огня по воздушным целям, максимально быстрого маневра корабля, от четких, точных и хладнокровных действий каждого члена экипажа на своем посту. Никита Павлович говорил о примерности коммунистов и комсомольцев как при подготовке к походу, так и в море, о собранности, распорядительности и решительности командиров боевых частей и служб.

А полчаса спустя боевая задача была доведена до всего личного состава. Это сделали командиры подразделений.

Времени до выхода в море оставалось мало. Но комиссар успел все же собрать агитаторов, рассказал им об особенностях похода, определил тематику бесед, обеспечил кубрики свежими газетами. Беседы накоротке проводились почти с каждым коммунистом и комсомольцем.

У входа в дизельный отсек замечаю группу краснофлотцев. В центре — молодой коммунист Агафонов, секретарь комсомольского бюро корабля. Он не только объясняет задачу, поставленную в целом перед экипажем, но и говорит, каких усилий, какой четкости и бдительности потребует эта задача от каждого комсомольца. Сам он по специальности моторист, потому и беседа получается предметной, деловой. Включаюсь и я в разговор. Мотористы заверяют: «Боевое задание выполним: Одесса получит подкрепление!»

Базу оставляем днем 24 августа с таким расчетом, чтобы наиболее опасный район (от Тендровской косы до Одессы) пройти в темное время суток. Идем строем кильватера. Головным следует эсминец, за ним — теплоходы, а «Щит» замыкает колонну. Стараемся прижаться ближе к берегу. Около него меньшая вероятность встречи с подводными лодками противника. Да и аэродром неподалеку — в случае налета вражеских самолетов наши летчики–истребители помогут, выручат.

Рядом со мной, в выносном штурманском посту, — штурман лейтенант О. А. Чуйко. В боевых походах Олег Александрович не пользуется штурманской рубкой, расположенной под мостиком.

— В выносном надежнее, — говорит он.

Выносной пост находится на правом крыле ходового мостика, в крохотном, фанерном помещении, предназначавшемся для имущества сигнальщиков. Здесь нелегко, особенно при качке, вести прокладку, делать записи в навигационном журнале, но зато во время налетов вражеских самолетов штурману легче ориентироваться при изменении скорости и курса корабля, быстрее можно брать пеленги и наносить их на карту.

С мостика привычно оглядываю тральщик. Ловлю себя на

мысли, что он становится универсальным кораблем. Отныне помимо траления, постановки мин и несения боевых дозоров «Щит» будет использоваться и в качестве конвойного корабля. Хорошо, что в первые же дни войны его удалось несколько усилить зенитными орудиями и пулеметами. Теперь мы можем вести противоборство с вражескими самолетами. И все же зенитных и противолодочных средств у нас маловато.

Меня не покидает внутреннее беспокойство. Ведь на войне всякое бывает. Так или иначе — встречи с противником неминуемы. Гитлеровцы уже ведут непрерывную разведку и наблюдение за нашими коммуникациями.

Погода стоит типично летняя. Дует слабый ветерок, море тронуто небольшой зыбью, идущей от турецких берегов. Сопровождаемые нами теплоходы ее почти не чувствуют, а тральщик качает изрядно. Но экипаж привык к любой качке, моряки спокойно работают на своих постах.

На траверзе мыса Лукулл встречаемся с подводной лодкой «М-34», находящейся в надводном положении. «Малютка» проходит совсем близко, и я разглядываю в бинокль выражение лица ее командира капитан–лейтенанта Николая Ивановича Голованова. Мы с ним вместе учились. Наши семьи крепко дружили. И я не думал, что вижу Николая в последний раз. Через несколько дней его лодка уйдет на боевое задание к румынским берегам и погибнет на вражеской мине.

На подходе к Тарханкуту на «Абхазии» взвился на рее тревожный сигнал: «Вышел из строя один из главных двигателей, скорость имею шесть узлов».

Дело плохо. Таким ходом до Одессы будем ползти более суток. Тут уж наверняка не избежать воздействия авиации противника. Годлевский принимает решение: эсминцу с теплоходом «Крым» идти прежней скоростью, а «Щиту» следовать с «Абхазией». Полагаю, что выход найден правильный. Нет никакого смысла всему конвою подвергаться дополнительной опасности.

Вот уже скоро час, как мы идем малым ходом. Эсминец и «Крым» уже растаяли за голубой линией горизонта. Справа медленно плывут низкие берега западной части Крыма. Шесть узлов — это около одиннадцати километров в час. Положение наше скверное. Нервы у всех напряжены, но никто не показывает виду. Корабль в любой миг готов вступить в схватку с врагом.

Вот на «Абхазии» поднят новый сигнал: «Машину исправили, увеличиваем ход». Замечаю, что люди на корабле сразу повеселели.

От мыса Тарханкут ложимся на новый курс. Вскоре за кормой

скрывается берег. Только белая башня маяка еще виднеется над горизонтом. Но и она постепенно исчезает в голубом мареве.

— Левый борт, курсовой сто градусов, группа самолетов! — резко звучит голос сигнальщика старшины 2-й статьи Петра Кривенко.

Вскидываю бинокль — шесть «юнкерсов» идут на «Абхазию». Приказываю поднять на мачте сигнал «Самолеты противника в воздухе» и поворачиваю тральщик курсом на них. На теплоходе заметили наш сигнал, и расчеты трех зенитных орудий и трех пулеметов тоже изготовились к бою.

«Юнкерсы» уже близко, отдаю команду открыть огонь. Лейтенант Бережной дублирует ее расчетам зенитных средств.

До сих пор нашим комендорам приходилось стрелять главным образом по высоколетящим целям в районе Севастополя. Там гитлеровские летчики предпочитали летать вне досягаемости малокалиберных орудий. Сегодня же все обстоит по–иному: самолеты идут сравнительно низко, полагаясь, видимо, на слабость зенитной обороны конвоя.

Лейтенанту Бережному трудновато управлять огнем: артиллерия–то трех калибров — 100, 45 и 37 мм. Кроме того, у нас есть и крупнокалиберные пулеметы. Такая разношерстность зенитных средств не позволяет добиться высокой эффективности огня. Да и средств этих у нас не так много. Поэтому в нашем положении лучшим способом отражения вражеской атаки служит заградительный огонь. Пока самолеты идут низко, стомиллиметровка тоже может стрелять по ним.

Старшина 1-й статьи Филипп Трачук, командир нашей сотки, первым открывает огонь, и перед фонарем головного самолета возникают коричневые хлопки. Шрапнельный снаряд ставит на пути «юнкерсов» сноп осколков и пуль. Фашист не выдерживает, сворачивает влево. Тем временем заговорили и остальные наши орудия. Вместе с зенитками «Абхазии» они образуют довольно плотную огневую завесу перед самолетами.

Гитлеровцы заметались, сбились с боевого курса. Но это еще не конец боя: «юнкерсы» опять заходят, теперь уже с разных курсовых углов. Четыре бомбардировщика нацеливаются на «Абхазию», два других — на «Щит».

Бережной приказывает Трачуку держать под огнем самолеты, атакующие теплоход, я же начинаю маневрирование, чтобы избежать прямого попадания бомб в тральщик. Капитан «Абхазии» тоже резко меняет курсы, а зенитки теплохода, расположенные на корме и на баке, наращивают темп стрельбы.

Мы снова убеждаемся, что маневрирование очень и очень выручает. Если его выполнять с умом, расчетливо, то

гитлеровские летчики вынуждены вести бомбометание как попало, не целясь. Конечно, неплохо бы мощным зенитным огнем загнать «юнкерсы» повыше, и это нам в конце концов удается. Правда, теперь снаряды наших 37-мм автоматов уже не достают противника, но и он не может наносить удары наверняка. Расстояние в три–четыре тысячи метров дает нам большие возможности для уклонения от бомб. Когда «юнкерс» переходит в пике, корабль успевает резко отвернуть в сторону или застопорить машины. Уловив момент отделения бомб от самолета, я внимательно наблюдаю за направлением их падения, чтобы произвести нужный маневр. Но важно своевременным маневром помешать фашистскому летчику лечь на боевой курс, вынудить его либо отказаться от продолжения атаки, либо сбросить бомбы на авось, без прицеливания. Самолет при пикировании резко снижается, подставляет себя под огонь наших зениток и даже крупнокалиберных пулеметов.

Все это мы в полной мере учитывали в боях с вражескими самолетами позже, по мере накопления боевого опыта. Теперь же действовали скорее всего по интуиции. К тому же фашистские летчики не проявили большого упорства и решительности. Сбросив бомбы с некрутого пикирования, они ушли в сторону берега. А некоторые самолеты и в пике–то не вышли, расшвыряв боеприпасы с горизонтального полета. Словом, в теплоход и тральщик не попала ни одна из бомб.

Это наш успех. Ведь бомба, особенно крупнокалиберная, при разрыве даже вблизи от борта причиняет корпусу корабля какие–то повреждения — и ударной волной, и осколками. Помнится, во время одного из налетов вражеских самолетов в районе Севастополя небольшой осколок авиабомбы, разорвавшейся примерно в трехстах метрах от корабля, словно ножом срезал леерную стойку и, утратив силу, упал мне под ноги.

Итак, бой с «юнкерсами» закончился. Тральщик подошел к теплоходу, и я в мегафон спросил у капитана, нет ли потерь и повреждений. Не скрою: я с волнением ждал ответа. Ведь на борту «Абхазии» до полка пехотинцев с оружием, около 1000 тонн боеприпасов. Капитан М. И. Белуха доложил, что все обошлось благополучно, и высоко отозвался о действиях зенитчиков, о выдержке и мужестве экипажа «Абхазии», состоявшего целиком из моряков торгового флота.

Я спустился с мостика к орудийным расчетам и поблагодарил комендоров за отличную стрельбу. Кое–кто из них сокрушался, что не удалось сбить ни одного «юнкерса».

— Ну ничего, — успокаивал их старшина 1-й статьи Филипп Трачук, — дойдет и до этого, еще не один фашистский самолет

найдет себе могилу на дне Черного моря.

Комиссар тем временем побывал в дизельном отсеке, где несли вахту мотористы отделений Анатолия Агафонова и Ивана Савенкова. Рассказав им о бое, Никита Павлович сообщил вахтенным, что командование корабля довольно их действиями при маневрировании.

Мы с комиссаром предупредили командиров подразделений, а через них и весь личный состав: надо быть готовыми к отражению новых налетов авиации противника. Крупный теплоход, следовавший в охранении лишь одного тральщика, — слишком заманчивая для противника цель.

И мы не обманулись в своем предположении: перед заходом солнца гитлеровцы повторили налет — на этот раз тремя «юнкерсами». Первым самолеты заметил и тут же доложил о них сигнальщик Алексей Радченко. Я снова повел тральщик навстречу противнику и приказал лейтенанту Бережному открыть заградительный огонь. В отражение налета дружно включились зенитчики теплохода. Фашисты, встретив решительный отпор, беспорядочно сбросили бомбы и скрылись в густеющих сумерках. Бережной поднялся на мостик в хорошем настроении. Он сказал:

— Обратите внимание: прилетели–то уже не шесть, а три «юнкерса», значит, остальные латают дырки от наших снарядов!

Я не стал разубеждать артиллериста. Возможно, он и прав. Во всяком случае, во втором налете гитлеровцы уже действовали более осторожно.

Быстро темнеет. Идем полным ходом. Наблюдатели на верхних боевых постах и все мы, находящиеся на мостике, пристально всматриваемся в ночную мглу. Вот по курсу появляются багровые вспышки, похожие на зарницы.

— Это не иначе как отблески ночного боя под Одессой, — замечает лейтенант Сотников.

Световых пятен на горизонте становится больше. В небо то и дело взвиваются разноцветье огней и цепочки трассирующих снарядов и пуль.

На рассвете входим в Одесский порт, швартуемся у пирса. Теплоход «Абхазия» доставлен целым и невредимым.

Эсминец «Бойкий» и теплоход «Крым» также благополучно дошли до Одессы, хотя и они в пути подверглись налету «юнкерсов».

В порту застаем крейсер «Коминтерн», эсминец «Незаможник», четыре канонерские лодки. У стенки под разгрузкой стоят несколько транспортов. Недалеко от причалов торчат стволы зенитных орудий.

Перед тем как сойти с корабля, побывать в штабе военно–

морской базы, мы с комиссаром благодарим рулевых, отлично действовавших во время налетов «юнкерсов», и еще раз — мотористов и комендоров.

— Служим Советскому Союзу! — четко отвечают краснофлотцы и старшины.

— Ну как, Никита Павлович, есть ли теперь просьбы о переводе в морскую пехоту? — спрашиваю комиссара по пути в штаб.

— Что вы, Владимир Михайлович, — улыбается Савощенко. — Теперь люди просят вернуть их докладные.

Мы взбираемся по высокой лестнице на Торговую улицу, где находится штаб и политотдел Одесской военно–морской базы. Я захожу к начальнику оперативного отдела капитану 3 ранга К. И. Деревянко. Раньше мы с ним не были знакомы. Во время нашего разговора он подчеркнуто вежлив, официален. Нахмуренные брови над очками придают его лицу суровость. Говорит он сухо и несколько высокопарно.

Константин Илларионович в общих чертах знакомит меня с обстановкой в Одессе. Город полностью блокирован с суши. По решению Ставки только что был создан Одесский оборонительный район в составе Приморской армии и Одесской военно–морской базы с приданными ей кораблями, формировалось управление района во главе с контр–адмиралом Гавриилом Васильевичем Жуковым, до этого занимавшим должность командира военно–морской базы.

Контр–адмирала Г. В. Жукова на флоте хорошо знали. Когда я служил на канлодках, базировавшихся в Одессе, он часто выходил с нами в море на учения. Мы питали к нему глубокое уважение. За плечами Гавриила Васильевича была гражданская война, война в Испании. Мы восхищались его заслугами и его высокими наградами — орденами Ленина и Красного Знамени.

Я получил задание отконвоировать теплоход «Абхазия» в Севастополь. Эсминец «Бойкий» оставался в Одессе, ему предстояло принять участие в обстреле объектов противника.

Теплоход «Абхазия», разгрузившись, принял на борт раненых, эвакуируемых одесситов, а также оборудование заводов. В обратный путь мы вышли ночью. До рассвета благополучно миновали минные поля и приблизились к крымским берегам. Здесь нас встретили краснозвездные истребители. Под их прикрытием тральщик и теплоход без помех со стороны противника достигли Севастополя.

Вскоре последовал второй поход в Одессу, затем третий, четвертый… Так наш тральщик стал и конвойным кораблем. Основные его функции временно отошли на второй план, мы их

выполняли теперь главным образом в промежутках между походами в осажденный город.

Боевые галсы

10 сентября мы прибыли в Феодосию. Отсюда нам вместе с тральщиком «Минреп» предстояло идти в Одессу — конвоировать транспорты с продовольствием и боеприпасами.

Командовал «Минрепом» капитан–лейтенант Лев Николаевич Аверков. Экипаж этого БТЩ, как и наш, был дружным и сплоченным. Он тоже не раз ходил в Одессу в конвоях и, как говорится, уже немало понюхал пороху.

«Щит» с одним из транспортов должен был оставить Феодосийский порт раньше «Минрепа». Перед выходом в море мы с Львом Николаевичем встретились. С ним было приятно беседовать. Он никогда не унывал, любил добрую шутку, смех. Но на этот раз нам было не до шуток. Мы обсудили обстановку, которая складывалась на путях движения конвоев. Было ясно, что противодействие гитлеровцев нашим перевозкам возрастает. И дело не только в налетах «юнкерсов». Противник продолжал забрасывать фарватеры неконтактными минами.

— Что ж, будем бдительными! — подытожил я разговор.

На прощание мы пожелали друг другу счастливого плавания.

Неподалеку от бонового заграждения торчит крестовая веха, означающая, что ее следует обходить со всех сторон. Выходит, под ней таится что–то опасное для кораблей. Стараюсь осторожно провести тральщик между вехой и бетонным молом. Прижимаемся к молу так близко, что боцман на всякий случай вываливает за борт кранцы. Идем толчками — на одну–две минуты даю малый ход и тут же стопорю, затем снова идем малым ходом, и снова перевожу рукоятку машинного телеграфа на «стоп». Знаю, что мотористам приходится нелегко, но другого выхода нет, риск здесь совершенно ни к чему.

На рулевой вахте, как всегда в трудной обстановке, стоит старшина 2-й статьи Владимир Баглай — один из лучших рулевых не только дивизиона, но и, пожалуй, всего соединения. Его боевой пост слева от меня в двух шагах. Время от времени я невольно посматриваю в его сторону. Старшина располагает к себе и внешним видом: он строен, высокого роста, худощав; всегда подтянут, побрит, опрятно одет.

Хороший, опытный рулевой — правая рука командира корабля. В боевой обстановке, при прохождении вблизи минных полей несвоевременное и неточное выполнение команд на руль чревато бедой. Важно, чтобы рулевой быстро схватывал суть командирского замысла и своими четкими и расторопными действиями способствовал его осуществлению. Все это присуще

старшине Баглаю. Не раз он выручал корабль в трудную минуту. Блестяще у него все получилось и теперь. Мы удачно миновали опасный участок и вышли на чистую воду.

Транспорт, стоявший у наружной кромки феодосийского мола, снялся с якоря, и мы вместе идем вдоль Крымского побережья. Но вот в районе мыса Ильи сзади нас раздается далекий, но сильный взрыв. Что это? Впоследствии мы узнали, что при выходе из Феодосии на неконтактной мине подорвался «Минреп». Тральщик переломился пополам и быстро затонул. Погиб почти весь экипаж вместе с командиром Л. Н. Аверковым. Мы тяжело переживали гибель боевых друзей. Это была первая потеря в дивизионе быстроходных тральщиков.

Половину пути прошли в спокойной обстановке. Лишь иногда стороной пролетали одиночные вражеские самолеты. Это не иначе как разведчики. Значит, жди скорого налета пикировщиков.

Так оно и есть — со стороны берега появляются «юнкерсы». Мы не успеваем отбиться от них, как налетает еще одна группа самолетов. И так повторяется несколько раз.

Фашистские летчики теперь действуют более нахально. Но и мы от похода к походу чувствуем себя увереннее. Все заметнее растет боевое мастерство наших комендоров, рулевых, мотористов, сигнальщиков, все крепче становится боевая хватка экипажа.

Гитлеровцы, как ни стараются, не могут добиться прямых попаданий, хотя на сей раз нам приходится конвоировать тихоходное, неповоротливое судно. И зенитных установок на нем меньше, чем на теплоходе «Абхазия». Выход один: уклоняться от прицельного бомбометания. И это нам удается.

Заканчивается очередной налет. Запрашиваю капитана о положении на судне. Тот отвечает, что ни повреждений транспорта, ни потерь в людях не имеет. И у нас все благополучно, если не считать, что краска на стволах орудий вздулась от интенсивной стрельбы.

Схватки с «юнкерсами» отняли у нас немало времени, и к Одессе мы подходим в светлое время. Порт уже виден. Теперь очень важно как можно быстрее преодолеть оставшееся расстояние.

Кажется, ничто не должно помешать нам завершить переход. Но что это? Пронзительный вой прорезает воздух, и между «Щитом», шедшим впереди, и транспортом поднимаются огромные всплески. Это взрываются четыре крупных снаряда. Все ясно — вражеская береговая батарея засекла наш небольшой конвой и обрушила на него свой огонь. Приказываю химику старшине 1-й статьи Василию Платонову поставить дымовую

завесу. Корабль, а затем и судно резко меняют курс. По корме тральщика вырываются большие клубы белого дыма и окутывают транспорт.

Стрельба с берега прекращается. Однако мы знаем: фашистская батарея хорошо пристрелялась по входу в боновые ворота, и там опять можем попасть под ее огонь. «Щит», не прикрытый дымом, наверняка просматривается с берега. Но опасения оказываются напрасными. Нас выручают сторожевые катера, вышедшие из Одессы. Они ставят дымовые завесы, и мы благополучно входим в порт, ошвартовываемся у причала.

На борт тральщика поднимается капитан 3 ранга К. И. Деревянко, теперь уже начальник штаба Одесской военно–морской базы. Он благодарит экипаж за успешное выполнение боевой задачи.

Бои за Одессу, как информировал нас К. И. Деревянко, усиливались с каждым днем. Противник, неся большие потери, вел настойчивые атаки на всех участках обороны. С 25 августа регулярными стали его огневые налеты по городу. Под обстрелом оказались прибрежный фарватер, вход в порт, причалы и портовые сооружения. Гитлеровцы стремились нарушить связь Одессы с другими портами и базами флота, сорвать ее снабжение.

Вражеское командование особое значение придавало захвату Тендровской косы, которая как бы нависала над всей нашей прибрежной коммуникацией. С потерей этой косы Черноморский флот лишился бы возможности пользоваться удобным фарватером.

Наши части успешно сдерживали натиск врага. Но после 10 сентября положение защитников Тендры ухудшилось. Враг начал наступление в районе Скадовск, Хорлы, стремясь обойти Тендровские позиции с тыла. В этой обстановке понадобилась помощь и нашего корабля.

15 сентября к нам прибыл штурман базы и вручил мне пакет. «Щиту» поручалось протралить в минном поле новый фарватер — на случай оставления Тендровской косы. В пакет вместе с заданием была вложена калька района траления.

Уже при беглом знакомстве с задачей мне становится ясно, что она не из легких. В кальке обозначены лишь границы ранее поставленного силами базы минного поля. Поле это создавалось в расчете на малые корабли. Мины находятся на глубине средней осадки «Щита». В этом случае наставлением предусматривалось: впереди с тралами должны идти катерные тральщики, имеющие малую осадку. Но таких катеров в Одесской базе нет. Нет у нас и параван–охранителей. Поэтому придется идти на риск.

Самым опасным будет первый галс: тральщик наверняка

пойдет по минам. Вероятность подорваться здесь значительная. Хотя мины в этом районе невелики по размеру, но достаточно одной из них, чтобы разнести наш «Щит». Значит, надо проявить максимум осторожности. На последующих галсах станет легче: тральщик пойдет по кромке протраленного фарватера, постепенно расширяя его. Легче, конечно, относительно: вероятность атак вражеских самолетов остается большой.

О том, как лучше выполнить боевое задание, идет обстоятельный разговор на совещании командного состава. Мне удается побеседовать и со старшинами и краснофлотцами трального расчета. Речь ведем о том, как обеспечить успех в боевой работе, снова и снова анализируем упущения и ошибки, которые допускались на предвоенных учениях и на контрольном тралении фарватеров Севастополя.

Комиссар, посоветовавшись со мной, набрасывает план партийно–политической работы. Намеченные меры начинаем осуществлять немедленно. Первым делом собираем коммунистов и комсомольский актив. Я излагаю суть боевого задания, условия и пути его выполнения. Савощенко напоминает участникам собрания об их долге — проявить личный пример на тралении.

В беседах, которые в тот вечер состоялись в кубриках, в заметках, помещенных в боевых листках, краснофлотцы и старшины единодушно заверили командование, что они полны решимости с честью выполнить боевое задание Родины.

В подразделениях началась всесторонняя подготовка к выходу на траление. Моряки еще раз осматривают и проверяют технические средства и оружие.

Из порта выходим на рассвете 16 сентября. С нами идет гидрографическое судно «Лукомский». Во время траления оно будет, следуя за «Щитом», ставить вехи и расстреливать подсеченные мины. Нас предупредили, что на случай налетов вражеской авиации в район траления выходят вспомогательный крейсер «Микоян» и канонерская лодка «Красная Грузия», на которой я когда–то служил старпомом. На этих двух кораблях имеется целый дивизион зенитных пушек.

Вот и заданная точка. Мы приступаем к постановке змейкового трала. По принципу действия он напоминает воздушного змея, только при движении отходит не вверх, а в сторону от курса корабля. Щиток трала при этом идет на заданной глубине. Специальные резаки, расположенные на тралящей части, захватывают минреп[6], перекусывают его, и корпус мины, имеющий положительную плавучесть, всплывает на поверхность.

Постановкой трала руководит лейтенант Бережной. Он у нас

еще перед войной стал артиллеристом и минером в одном лице. Иван Федорович поначалу не проявлял большого интереса к минному делу. Это меня и комиссара очень огорчало. Нам стоило немалых усилий, чтобы помочь ему понять свою неправоту. И со временем Бережной, как говорится, вошел во вкус, увлекся новым для него оружием. Перед войной он считался в дивизионе одним из лучших минеров. Его мастерство, опыт, незаурядные организаторские способности с блеском проявились во время контрольного траления севастопольских фарватеров.

Вот и теперь лейтенант действует уверенно, расчетливо, хладнокровно. Его деловитость и собранность передаются подчиненным. С полуслова понимает Бережного командир отделения минеров Александр Кошель. Движения старшины и его подчиненных четкие, отточенные.

На палубе с мегафоном в руке появляется боцман старшина 1-й статьи Анатолий Евменов. На тралении у него немало обязанностей. Он хорошо сработался с минерами, и это немало способствует успеху. Тяжелые части трала поднимаются краном, а тралящая часть опускается в воду с помощью лебедки.

Трал ставится с перекрытием нормативов. Корабль вот–вот будет на минном поле. Сейчас очень многое зависит от нашего штурмана лейтенанта Чуйко. Чтобы безошибочно сделать первый галс, специально для нас зажигается маяк. От штурмана теперь, как никогда, требуется точность прокладки.

Чуйко — на своем рабочем месте, в фанерной будке. У него отличный помощник — командир отделения рулевых старшина 2-й статьи Владимир Баглай. До призыва на военную службу Баглай окончил Архангельское мореходное училище торгового флота. Толковый, никогда не унывающий парень. Он только что сменился с вахты, но отдыхать не спешит — помогает лейтенанту вести прокладку.

На мостике — тишина. Лишь из отсеков доносится мерное постукивание работающих дизелей. Временами слышатся отрывистые команды. Люди разговаривают негромко, короткими фразами. У всех сосредоточенные лица. У меня как–то тревожно на душе, хотя стараюсь не подать виду. Мины уже под нами. Сказать, что мы не боимся смертельной опасности, значит покривить душой. Замечаю, что многие поглядывают на меня. Как бы ненароком я тоже всматриваюсь в людей. И радуюсь — в глазах страха нет.

Борьба с минной опасностью — главная задача экипажа тральщика. Но для того чтобы успешно тралить мины, недостаточно одного мастерства, нужны еще хладнокровие, решительность, собранность. А такого рода качества немыслимы

без сознания долга, личной ответственности за судьбу Родины. Эти моральные ценности, как мне кажется, и дают советским людям силы для самообладания в бою. Вот почему партийная и комсомольская организации тральщика, мы с комиссаром более всего заботились о повышении уровня воспитательной работы в экипаже. У нас в кубриках частенько возникали увлекательные разговоры о героизме и отваге, инициативе и находчивости советского воина. И вот теперь я снова убеждаюсь — целеустремленная и предметная партийно–политическая работа принесла хорошие плоды.

Итак, начинаем траление. Я нахожусь на мостике, а комиссар — на юте, вместе с минерами, внимательно наблюдающими за тралом. Ощущаю легкий толчок. Оглядываюсь — так и есть, за кормой всплывает первая подсеченная мина. Еще толчок — и еще мина появляется на поверхности моря.

Так повторяется много раз. Следующий за нами «Лукомский» обвеховывает протраленную полосу и расстреливает мины. Одни из них, пробитые пулями, заполняются водой и идут ко дну, другие взрываются, вздымая ввысь фонтаны воды, перемешанной с густым темным дымом. А иногда в резак попадают сразу две мины, они ударяются друг о друга и, взрываясь, перебивают трал. Минеры и приписанные к ним специалисты сращивают тралящую часть, и «Щит» продолжает движение.

За кормой корабля поверхность моря усыпана оглушенной рыбой. Над ней с пронзительным криком парят чайки. Ближе к берегу в небе проносится пара «ястребков». Хорошо, что не мешают вражеские самолеты. Если начнутся их налеты, нам придется вдвое труднее.

Горизонт чист, траление идет своим чередом. Но вот в воздухе появляется гидросамолет. О нем докладывает сигнальщик Алексей Радченко. Самолет садится на воду впереди по курсу корабля. Это скорей всего вражеский разведчик. Наши летчики не сели бы на свое минное поле.

Дальномерщик краснофлотец Иван Емелин определяет дистанцию до самолета, а расчет старшины 1-й статьи Филиппа Трачука открывает огонь из сотки. Но расстояние большое, снаряды не долетают до машины. Гидросамолет взлетает и уходит в сторону моря. Теперь жди появления бомбардировщиков.

Тем временем заканчиваем первый галс. Хотя проложена и обвехована лишь узенькая полоса, мы все испытываем облегчение: меньшей стала вероятность подорваться на мине. Теперь дело пойдет быстрее.

Начинаем второй галс. И вот уже подсечена одна мина, а

некоторое время спустя всплывают вторая и третья… За кормой периодически слышатся стрекот пулеметов, взрывы мин. Мы уже начинаем свыкаться со всем этим, как в воздухе появляются фашистские самолеты. Они заходят со стороны солнца в расчете на то, что мы их своевременно не заметим. Врасплох застать нас они не смогли. Но положение наше исключительно тяжелое. С тралом мы не можем уклоняться от бомб. Малейший поворот в сторону, и жди беды — наскочишь на мину. Не можем увеличить и скорость: со змейковым тралом нужно двигаться в режиме малых ходов. Так что теперь наш корабль представляет собой мишень, удобную для атак с воздуха. И все же прицельно пикировать «юнкерсам» не удается. Вспомогательный крейсер «Микоян» и канонерская лодка «Красная Грузия», находясь поблизости от минного поля, дружно открывают заградительный огонь. Самолеты заходят с разных курсовых углов, пытаются обрушить на наши корабли смертоносный груз. Но из этого у них ничего не выходит. Не пробившись сквозь заградительный огонь, они беспорядочно, далеко от нас сбрасывают свои бомбы и скрываются за горизонтом.

«Щит», закончив второй галс, начинает третий. Фашистские самолеты больше не появляются, но у нас происходит заминка: одна из всплывших мин запутывается в трале. Складывается крайне сложная ситуация. Приходится отдать якорь. Лейтенант Бережной докладывает свое решение. Единственно возможное, оно связано с риском для него и для краснофлотцев, которые пойдут с ним.

На воду спускается шлюпка–шестерка. В нее кроме гребцов садятся лейтенант Бережной и минеры Александр Кошель и Сергей Илларионов. Смельчаки осторожно подходят к мине, зубилом обрубают минреп и отбуксировывают ее подальше от корабля. Там они подвешивают на мину подрывной патрон.

Эти минуты доставляют нам немало тревожных волнений. До войны такие действия минеры отрабатывали, но тренировались с учебными минами. Теперь же мина боевая. Ударься она о шлюпку или задень ее взрывное устройство веслом — и произойдет непоправимое. Волнуемся мы и тогда, когда старшина Кошель поджигает бикфордов шнур, а краснофлотцы дружно налегают на весла, чтобы уйти подальше от мины.

Мощный взрыв вспарывает воздух. «Экспедиция» Бережного завершается благополучно. Вот уже поднята шлюпка на борт, и мы продолжаем траление. Но не проходит и часа, как все повторяется сначала — опять мина застревает в трале, и опять к ней идет лейтенант Бережной со своими людьми.

Прокладка фарватера занимает три дня. Все это время идут

ожесточенные бои на Тендровской косе. Гитлеровцы подтянули сюда свежие части и предпринимают ожесточенные атаки с суши и с воздуха. Некоторые населенные пункты неоднократно переходят из рук в руки. Наши войска сковали здесь крупные силы противника, которые ему пригодились бы под Одессой и у Перекопа.

На второй и третий день траления нам уже значительно легче. Район траления надежно прикрывается истребителями и зенитным огнем обеспечивающих кораблей. Мы чувствуем себя гораздо смелее и увереннее, как–то незаметно свыклись с опасностью. А это на войне — великое дело!

Но вот задание выполнено, фарватер проложен. Мы возвращаемся в базу. На борт тральщика поднимается член Военного совета Одесского оборонительного района дивизионный комиссар Илья Ильич Азаров. За успешное выполнение боевого задания он выражает экипажу горячую благодарность.

Член Военного совета знакомится с командным составом, расспрашивает нас о моральном духе экипажа, о боеспособности корабля, интересуется, где и как живут наши семьи.

Илья Ильич тепло беседует с краснофлотцами и старшинами, вникает в жизнь экипажа: как люди держатся в бою, как питаются, что пишут родные и близкие. Разговор идет о положении на фронте, о судьбах Родины. Отвечая на вопросы, член Военного совета не скрывает трудностей, подчеркивает, что неудачи войск носят временный характер. Его слова дышат твердой верой в нашу победу.

В тот же день я докладывал командиру Одесской военно–морской базы контр–адмиралу И. Д. Кулешову о результатах траления. Илья Данилович выглядел не совсем обычно. На нем были удлиненный бушлат и пилотка, через плечо висел маузер в деревянной кобуре. Адмирал был сдержан, официален, казался даже суровым. Впоследствии, особенно на Кавказе, мне не раз довелось встречаться с ним, и я убедился, что за суровостью этого человека скрывается очень доброе сердце. Подчиненные восхищались талантом своего командира, его храбростью в бою, неиссякаемой энергией в работе, справедливостью и чуткостью к людям.

Из Одессы мы уходим в приподнятом настроении — шутка ли, трудный боевой экзамен выдержан! Переход в Севастополь протекает сравнительно спокойно. Вот и мыс Лукулл. Прямо по носу корабля открывается Северная бухта. Проходим ворота боновых заграждений. Справа проплывает памятник затопленным кораблям. Повернув вправо на девяносто градусов, входим в Южную бухту и швартуемся кормой к Телефонной пристани.

На пирсе нас встречает командир ОВРа контр–адмирал В. Г. Фадеев. Он детально интересуется ходом боевого траления.

— Опыт «Щита» будет взят на вооружение тральщиками соединения, — заключает адмирал.

Одесский переход

Почти месяц мы занимаемся обычными делами: выполняем контрольное траление, несем дальние и ближние дозоры. Но 13 октября размеренный ритм боевой жизни «Щита» нарушается. Мы получаем приказ следовать в Одессу и попутно доставить на Тендру бомбы и бочки с бензином для базирующейся там авиаэскадрильи. Наши части, обороняющие Тендровскую косу, продолжают оказывать врагу упорное сопротивление. Она срывают планы гитлеровского командования, стремящегося нарушить морские коммуникации, связывающие Одессу с Севастополем.

Экипаж тральщика готовится к походу. На причал подходят автомашины с грузом, и мой помощник лейтенант Сотников организует прием бензина и авиабомб.

Ко мне в каюту входит незнакомый командир и четко докладывает:

— Лейтенант Мандель прибыл в ваше распоряжение.

Накануне из штаба ОВРа мне сообщили, что на «Щит» назначен дублер командира БЧ–II–III[7]. Приглашаю лейтенанта Бережного, и мы довольно подробно беседуем с новичком. Он рассказывает нам о себе, а мы с Иваном Федоровичем знакомим его с историей корабля, с экипажем, с задачами, которые нам приходится решать. Мандель пришел на флот по мобилизации, специальной военно–морской подготовки не имел, но очень хочет служить на корабле. Узнав, что мы идем в Одессу, он искренне рад:

— Счастливое совпадение: четырнадцатый номер корабля, а завтра, четырнадцатого числа, мы будем в родном мне городе — Одессе, где сейчас находится моя семья.

Я невольно подумал о своей жене — она еще в июле вместе с матерью уехала в Москву, а затем к моим родным в Серпухов. Городок этот становится прифронтовым…

Наш разговор прерывает звонок — сигнал о приближении к кораблю старшего начальника. Спешу к сходне, чтобы встретить его, К нам прибыл капитан–лейтенант Б. А. Янчурин, командир второго дивизиона тральщиков. Бывает, что ему приходится выходить в море на боевые задания и с нашим кораблем, входящим в первый дивизион. Лишь около месяца назад Владимир Алексеевич назначен комдивом, но его уже хорошо знают и уважают на тральщиках. Янчурин — отличный моряк, всегда справедлив, вежлив, тактичен. Я не помню случая, чтобы он когда–либо вспылил, повысил на кого–то голос. Забегая

вперед, скажу, что дивизионом Янчурин командовал до января 1944 года, когда он получил повышение.

Капитан–лейтенант Янчурин следует с нами в Одессу, где находятся два корабля его дивизиона. Я рад этому: когда рядом находится такой опытный командир, чувствуешь себя увереннее.

…Приемка груза закончена. Бочки и боеприпасы надежно закреплены. Лейтенант Сотников докладывает о готовности тральщика к походу.

В пятнадцать ноль–ноль поднимаюсь на мостик и даю колоколами громкого боя сигнал: «По местам стоять, со швартовов сниматься!» Через несколько минут «Щит» плавно отходит от причала и постепенно увеличивает ход до полного.

Море спокойно, дует легкий ветерок. И если бы не боевая обстановка, переход в Одессу мог стать приятной морской прогулкой. Эта мысль, мелькнувшая в голове, тут же вызывает горькую улыбку. Как бы ни было чистым небо, над нами висят черные тучи войны.

По привычке окидываю взглядом корабль. На боевых постах люди, как всегда, готовы к отражению атак противника. Рядом со мной Янчурин. В походе он почти не покидает мостика.

Давно скрылся за кормой Севастополь. Заметно темнеет. А когда наступила ночь, впереди по курсу замигав Тендровский маяк. Он включен специально для нас. Теперь нам легче ориентироваться — ведь в этом районе почти все побережье занято врагом.

Совсем рассвело, когда мы, обойдя Тендровскую косу, входим в залив. Помня о горьком опыте с одним нашим тральщиком, севшим здесь на мель, приказываю потравить якорь–цепь. Это в случае необходимости позволит нам сразу же стать на якорь. Идем к берегу, периодически измеряя глубину.

В шесть ноль–ноль становимся на якорь. Хотя командование авиаэскадрильи было предупреждено по радио о нашем приходе, на Тендре не заметно какого–либо движения. Приходится вызывать сигнальный пост. Мы начинаем нервничать: самолеты противника могут появиться в любую минуту, а тральщик, находясь на якоре, лишен маневра.

Лишь около восьми часов к нам подходит катер. Выяснив цель нашего прихода, он возвращается к пирсу. Вскоре появляется сейнер. За два рейса он перевозит весь груз, и мы тут же снимаемся с якоря.

Идем полным ходом. Вокруг море пустынно. Хорошо бы проскочить в Одессу незамеченными. Но нет, это не удается. В районе Дофиновки вражеские батареи открывают огонь. Хотя первые залпы ложатся с перелетом, я начинаю маневрировать

зигзагом — короткими переменными курсами, — чтобы затруднить гитлеровцам прицельную стрельбу.

Через несколько минут огонь прекращается, не причинив кораблю вреда. Однако впереди нас ждет новая опасность — противник давно пристрелялся по узким воротам боновых заграждений[8] Одесского порта. Как и в предыдущие походы, решаю заходить в порт на полном ходу. Ко мне обращается краснофлотец Камиль Мехтеев:

— Товарищ командир, разрешите стать за руль.

Мехтеев хороший рулевой, но у нас стало правилом: в сложных ситуациях рулевую вахту несет Баглай. Откровенно говоря, меня это начинало тревожить — случись что–либо с Баглаем, тогда как? Нет, надо приучать к действиям в трудных условиях и других рулевых. И я стал это делать, но постепенно, сначала в менее сложных обстоятельствах. Теперь же положение не из легких. И все же решаюсь дать Мехтееву «добро», но предупреждаю, чтобы рядом с ним находился Баглай.

Приближаемся к боновым заграждениям. Они открыты. Даю команду рулевому — держать на боновые ворота. И тут же слышится зловещий вой: вражеская батарея открыла огонь. Первые снаряды ложатся за кормой. Теперь мы в самой опасной точке.

— Держать точно на середину ворот, — требую от рулевого.

Однако Мехтеев оглядывается на всплески, поднявшиеся за кормой корабля, и непроизвольно тянет рукоятку управления рулем влево. Тральщик на полном ходу поворачивает прямо на мол. Чувствую, что отвернуть мы уже не успеем, и перевожу ручку машинного телеграфа на «полный назад». Корабль дрожит всем корпусом. По инерции он еще движется немного вперед, на мгновение застывает на месте и затем медленно идет назад. А тем временем в боновых воротах закипает вода от разрывов снарядов — гитлеровцы сосредоточивают огонь на входе в порт. И не ошибись рулевой, наш «Щит» оказался бы в самой гуще этих разрывов. Как говорится, не быть бы счастью, да несчастье помогло.

Приказываю Баглаю стать за руль, хотя Мехтеев не услышал какого–либо упрека. Его оплошность поначалу сильно меня огорчила, но теперь, когда обстановка изменилась, не хотелось человека журить.

Огонь противника ослабевает. Пока гитлеровцы соображают что к чему, мы благополучно проскакиваем через боновые ворота в порт и в 13 часов швартуемся у причала.

Привлекает внимание необычайно большое скопление судов и боевых кораблей в порту и на внешнем рейде. Мы, конечно,

понимаем — идет подготовка к эвакуации последнего эшелона войск. Об этом меня информировал комдив Янчурин еще в походе[9].

Во второй половине дня 14 октября на одном из тральщиков собираются командиры и комиссары кораблей. Мы получаем обстоятельный инструктаж. Тральщикам предстоит доставить войска с берега на транспорты и крейсера, стоящие на внешнем рейде, затем принять на борт подразделения морской пехоты и конвоировать в Севастополь транспорты.

Мы с Савощенко возвращаемся на «Щит». По дороге на территории порта попадаем под бомбежку фашистской авиации. Одна из бомб падает совсем близко. Взрывная волна отбрасывает меня метров на восемь по булыжнику. К счастью, отделываюсь легкой контузией. А вот китель изрядно потрепало — пришлось его выбросить.

Поздно вечером в порт вернулся лейтенант Мандель — с женой и двумя детьми. Весь их скарб разместился в двух небольших чемоданах. А мать лейтенанта, его родственники не успели собраться. Впоследствии мы узнали, что все они вместе с десятками тысяч одесситов были расстреляны гитлеровцами.

Весь день 15 октября мы доставляли армейские подразделения на крейсер, стоявший на внешнем рейде. Дело у нас спорилось. Этим мы во многом были обязаны помощнику командира Николаю Матвеевичу Сотникову, который четко отработал расписание по приему армейских подразделений. Слаженно действовал весь экипаж. Нам удалось заготовить несколько сходен. Стоявшие около них краснофлотцы направляли людей в заранее определенные помещения.

Бойцы и командиры поднимались на тральщик со стрелковым оружием и минометами. Они выглядели усталыми, многие имели ранения.

Приняв на борт бойцов, мы шли к крейсеру. Высадив их, возвращались к пирсу за другими подразделениями. Когда отходили на внешний рейд, на пирсе оставались только часовые. Но как только подходили швартоваться, словно из–под земли появлялись бойцы и организованно шли к сходням.

А между тем за городом шел бой. Не смолкая, вели огонь полевые и береговые батареи. Артиллеристы должны были выпустить по врагу все имеющиеся боеприпасы. Под интенсивным артиллерийским обстрелом врагу казалось, что советские войска готовятся перейти в контрнаступление.

Мы делаем последний рейс на внешний рейд. Затем возвращаемся в порт, чтобы принять на борт подрывные группы. Они состоят из флотских минеров и армейских саперов. Но

подрывников на причале пока еще нет: они продолжают выполнять свою задачу, уничтожая военные объекты.

Мы с комиссаром сходим на причал, приближаемся к воротам, отделяющим порт от улицы Старостина. На душе тяжело. Улицы запружены автомашинами с грузами. Успеем ли все это вывезти? Как–то даже не верится, что оставляем Одессу — уж очень крепкой была ее оборона. Но что поделаешь, такова суровая необходимость. Немецко–фашистские войска в конце сентября продвинулись к Перекопскому перешейку. В этих условиях, как нам разъяснили, необходимо усилить войска, оборонявшие Крымский полуостров. Иначе с потерей Крыма Одесса оказалась бы в еще более трудном положении.

В городе гремят взрывы, а к тральщику уже начали подходить подрывные группы. Смотрю на хмурые лица поднимающихся на корабль саперов, и у самого сердце щемит: этим людям выпала тяжелая миссия — уничтожать ценности, созданные народом.

Но вот на причале появляется группа подрывников во главе с полковником Г. П. Кедринским, начальником инженерных войск Приморской армии. Теперь можно уходить. Тем более что мы мешаем «Взрывателю» ставить в гавани мины. Командир этого тральщика Виктор Григорьевич Трясцин уже несколько раз просил меня освободить порт. Но бойцы все подходили и подходили к причалу — не оставлять же их здесь.

Начинает рассветать. Одесский рейд оставляет последний транспорт. За ним в море выходят крейсера и эсминцы. Пора отходить и нам. Слышится команда помощника командира: «Отдать кормовые!» — а в это время с причала снова доносится:

— Заберите и нас!

Саперы поднимаются на борт. Не успеваем отойти, как поступает приказание командира ОВРа Одесской военно–морской базы капитана 2 ранга П. П. Давыдова: ошвартоваться у здания холодильника и взять еще одну группу бойцов. Переходим к холодильнику и принимаем людей. К нам подходит на катере командир охраны рейдов капитан–лейтенант Аким Алексеевич Керн и передает в мегафон:

— Немедленно выходить из порта!

«Щит» разворачивается и направляется к выходу. К борту с отчаянным ржанием подплывают лошади. Некоторые из них тонут. Жуткая, потрясающая душу картина! Животные, оказывается, чуют беду и не хотят оставаться на берегу без своих хозяев.

Выходим из порта. Смотрю на часы — 5 часов 55 минут. Нас догоняет на катере командир ОВРа Петр Павлович Давыдов. Он переходит на тральщик и приказывает вернуться в порт, чтобы

принять около 100 человек из сил прикрытия. Я пытаюсь объяснить, что нормы погрузки превышены почти вдвое, но сам чувствую, что в данной ситуации это не аргумент — бойцов и командиров надо посадить. Заходим за мол, где морские охотники доставляют на борт тральщика большую группу воинов — усталых, не спавших более двух суток.

Корабль, казалось, до отказа забит людьми. Но, к моему удивлению, и новая сотня пехотинцев неплохо разместилась. Краснофлотцы уступили им свои кубрики и койки, а кок Николай Братских уже угощает пассажиров чаем. Начальник хозслужбы главный старшина Степан Замори выделяет героям Одессы сахар, масло и хлеб.

Выйдя из порта, мы к 10 часам догоняем закрепленный за нами транспорт и начинаем конвоировать его в Севастополь.

На мостик поднимается комиссар, он рассказывает о пассажирах — защитниках Одессы, их выдержке, дисциплине.

— Просто молодцы! — восклицает Никита Павлович. — Многие впервые в море. Того и гляди, налетят фашистские самолеты, а бойцы держатся спокойно. Многие уже побрились, умылись. Да, боевая закалка — великое дело!

Вражеская авиация обнаружила наши конвои. Группы самолетов пытаются атаковать одиночные суда, но истребители прикрытия отгоняют их. Черноморские бомбардировщики наносят эффективные удары по вражеским аэродромам. Лишь во второй половине дня немецко–фашистскому командованию удается организовать массированный налет на наши суда. В налете участвуют до 50 пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев. Но многого они добиться не могут. Мы теряем всего–навсего один старый транспорт, идущий порожняком в конце колонны. Большую часть экипажа этого транспорта спасают корабли охранения.

Летчики–черноморцы в тот день действовали особенно смело, проявили подлинное боевое мастерства. Почти все атаки вражеских самолетов были сорваны. В общей сложности истребители прикрытия провели над конвоем 28 воздушных боев и сбили 17 самолетов противника. 3 бомбардировщика уничтожили зенитчики кораблей охранения[10].

Во время перехода рядом со мной на мостике почти непрерывно находился полковник Г. П. Кедринский. Гавриил Павлович оказался интересным собеседником, человеком широкой эрудиции. Он рассказал немало ярких эпизодов 73-дневной героической обороны Одессы, с гордостью говорил о высоком боевом духе защитников города.

— Отход наш временный, — взволнованно говорил он,

пристально всматриваясь в сторону Одессы. — Наступит время, мы вернемся, и город снова будет советским.

Полковник восхищался организацией эвакуации войск, подчеркивал, что она не идет ни в какое сравнение с эвакуацией англичан из Дюнкерка. Позднее нам стало известно, что за период с 1 по 16 октября из Одессы было вывезено без каких–либо потерь пять дивизий общей численностью 86 000 бойцов и командиров, более 1150 автомашин, свыше 3600 лошадей, около 500 орудий, много другой боевой техники и оружия. За это же время было эвакуировано более 15 000 жителей города[11].

К вечеру 17 октября мы прибыли в Севастополь и ошвартовались в Стрелецкой бухте. Вскоре сюда подошел и тральщик «Взрыватель». Он шел в конце конвоя, и ему пришлось труднее, чем нам. Но потерь в людях корабль почти не понес.

Мы уже знали, что эвакуация Одессы явилась для врага полной неожиданностью. Посадке войск и переходу конвоя он, по существу, не оказал существенного противодействия. Надо отдать должное маскировке наших войск, мерам, предпринятым для дезинформации противника. Введенный в заблуждение, он почти весь день 16 октября вел обстрел города, не решаясь атаковать его. Вражеские части вступили в Одессу лишь 17 октября, когда конвой с войсками уже прибыл в Севастополь.

Облегчили эвакуацию Одессы и активные оборонительные действия наших войск на Перекопском перешейке, приковавшие к себе основные силы вражеской авиации.

Несколько позже успешно прошла эвакуация и частей Тендровского боевого участка. Личный состав этих частей с честью справился со своей задачей. Тендра была ключевой позицией в обороне Одессы с моря. Удержание косы давало Черноморскому флоту возможность бесперебойно снабжать защитников Одессы всем необходимым, а затем и осуществить их эвакуацию.

Доставленные в Крым войска Приморской армии приняли активное участие в боях за полуостров, особенно в героической обороне Севастополя.

«Мины ставить!»

22 октября 1941 года «Щит» вернулся в Севастополь из Новороссийска, куда мы ходили в составе конвоя. Узнав о нашем возвращении, вечером на тральщик пришли сотрудники флотской газеты «Красный черноморец» Александр Баковиков, Ян Сашин и Лев Длигач.

Мы с Баковиковым давние друзья, вместе кончали военно–морское училище. И служить нам довелось на одном флоте. Александр Васильевич был назначен на крейсер «Коминтерн» командиром зенитной батареи, некоторое время служил помощником командира крейсера, а потом его перевели во флотскую газету.

В редакцию он попал, конечно, не случайно. Еще в юности Александр увлекался поэзией, в училище писал стихи, с которыми выступал на вечерах художественной самодеятельности. Его стихотворения отличались задушевностью, проникновенностью и очень нам, курсантам, нравились. Сам он был скромным, даже застенчивым, но обладал удивительным даром располагать к себе окружающих. Впрочем, мне кажется, это — свойство даровитых людей.

Баковиков и его товарищи вызвались провести на корабле литературный вечер. Мы конечно же одобрили это предложение. К сожалению, я был очень занят по службе и не смог присутствовать на вечере. Как потом рассказывал Никита Павлович, встреча экипажа с журналистами прошла интересно. Особый успех выпал на долю Баковикова. Он читал свои новые юмористические рассказы. Героем их был небезызвестный бравый солдат Швейк, но у Баковикова он действовал уже в иной обстановке. Швейк очень ловко издевался над гитлеровскими офицерами, пытавшимися принудить его воевать против Страны Советов. В тот вечер на корабле было много смеха. Усталость как рукой сняло.

А ночью меня разбудил дежурный по кораблю. Он доложил о поступившем приказании командира ОВРа — «Щиту» к 6.00 ошвартоваться у причала Сухарной балки, где будут даны указания о дальнейших действиях. Догадаться о характере предстоящего нам боевого задания нетрудно — к этому причалу за чем–либо другим, кроме боеприпасов, корабли не ходят. Но артиллерийские погреба мы уже пополнили. Значит, придется принимать мины.

Мои предположения оправдались. На причале, к которому мы подошли, стояли на тележках тридцать мин типа «КБ-3» (КБ —

значит корабельные большие). Мы начали принимать их на борт.

Вскоре к причалу подошел тральщик «Якорь», которым командовал старший лейтенант Петр Никанорович Щербанюк. Он должен был принять столько же мин.

Погрузка заняла немного времени. Краснофлотцы и старшины ловко перекатывали по рельсам минные тележки, расставляли их вдоль бортов и надежно закрепляли. Я еще раз убеждался: тренировки на учениях, проводившихся до войны, не пропали даром.

На причал прибыл командир второго дивизиона капитан–лейтенант В. А. Янчурин. Он идет в море на нашем корабле. Владимир Алексеевич собрал в кают–компании «Щита» командный состав обоих тральщиков и поставил боевую задачу.

В темное время суток нам предстояло выставить минные поля в зоне противника: «Щиту» — у мыса Аджияск, «Якорю» — у острова Березань. Комдив объявил время выхода в море, порядок следования и поддержания связи, систему сигналов, напомнил о скрытности перехода, дал указания на случай встречи с противником.

Меня беспокоило искрение из трубы. Мотористы тщательно прочистили и опрессовали форсунки, удалили нагар из газовых выхлопных труб. И все же полной уверенности в том, что искрение не возобновится, у нас не было. Решили посоветоваться со специалистами–старшинами.

Я частенько прибегал к помощи старшин. Почти все они были мастерами своего дела, глубоко, до мельчайших деталей, знали боевую технику и оружие. Поучиться у них, послушать их мнение никогда не зазорно. Особенно много я почерпнул у старшин на первых порах командования «Щитом» — новым для меня кораблем.

Вот и теперь я не ошибся в надеждах. Старшина 2-й статьи Иван Савенков — способный, башковитый, с творческой жилкой моторист — предложил установить в трубе оросительную форсунку. Нам удалось это сделать, и искрение полностью прекратилось.

Чтобы достичь района постановки мин ночью, мы выходим из главной базы в 13 часов. Дует свежий ветер, изрядно покачивает. Облачность низкая — значит, есть возможность избежать налетов вражеской авиации. Но дальнейшее ухудшение погоды нежелательно: при сильной качке, да еще в темноте, готовить мины к постановке очень трудно.

До мыса Тарханкут идем обычным фарватером. «Щит» следует головным. Казалось, все обстоит благополучно. Но на душе тревожно. Переход средь бела дня чреват опасностью. А тут

еще такой груз — столько на палубе взрывчатки.

Надвигаются сумерки, и вскоре море обволакивает густая темень. Лишь на Тендровской маяке — он еще остается нашим — время от времени вспыхивают условные световые сигналы. Это облегчает ночное плавание.

Мелькнул береговой огонь и в Белых Кучугурах. Теперь штурман Чуйко с высокой точностью определяет место корабля. Дальше мы уже идем по счислению.

Район, где мы будем ставить мины, сравнительно мелководный: глубины не превышают 50 метров. Впрочем, на больших глубинах якорные мины менее эффективны. Дело в том, что тут требуется длинный трос, удерживающий ее на заданном углублении. Но чем длиннее трос, тем большей плавучестью должна обладать мина. Между тем в одном и том же районе течения бывают непостоянные. Сильное течение может отклонить мину с длинным тросом настолько, что она окажется на безопасной для корабля глубине. Если же течение слабое, мина всплывает на поверхность и тем самым выдает себя. Словом, опыт показывает, что на глубинах более ста метров якорная мина в значительной степени теряет свои боевые свойства.

Мы приближаемся к мысу Аджияск. Сигнальщик докладывает: «Якорь» изменил курс и скрылся в темноте, направляясь к острову Березань.

Краснофлотцы и старшины во главе с лейтенантом Бережным приступают к раскреплению мин. Среди минеров — несколько приданных нам штабом соединения специалистов. Они призваны помочь нам успешно поставить минное поле.

Окончательной подготовкой мин к сбрасыванию руководит старшина 2-й статьи Александр Кошель. Это трудолюбивый, собранный, отлично знающий свое дело командир отделения. Его подчиненные действуют в темноте на ощупь, но уверенно, проявляют исключительную осторожность. Иначе нельзя: малейшая оплошность — и корабль может взлететь на воздух.

Обучая минеров, лейтенант Бережной и старшина 2-й статьи Кошель особый упор делали на тренировки в полной темноте. Если занятия проводились в базе и береговые огни освещали палубу, краснофлотцам завязывали глаза. Как все это пригодилось теперь!

Но вот слышу доклад Бережного:

— Товарищ командир, мины к постановке готовы!

Чуйко проводит циркулем по слабо подсвеченной карте и докладывает:

— Через три минуты будем в заданной точке.

Я не сомневаюсь в точности его действий и докладов.

Лейтенант никогда не подводил. Его обширными знаниями, его культурой, отточенными навыками в работе можно восхищаться. Олег Александрович слыл хорошим штурманом еще в торговом флоте. Но на боевых кораблях, да еще в военное время, к людям его специальности предъявляются более высокие требования, неизмеримо шире становится круг их обязанностей, большей — мера ответственности. Чуйко хорошо это понял и довольно быстро «вошел во флотский меридиан», как он выражался.

Смотрю в бинокль в сторону берега. Там время от времени мелькают неяркие огоньки. Это, вероятнее всего, к фронту движутся вражеские автомашины. Где–то чуть левее мыса Аджияск гитлеровцы установили артиллерийскую батарею. Она может обстреливать нас. Еще раз требую от экипажа строгого соблюдения мер скрытности.

Поступает очередной доклад штурмана о месте корабля. Пора! Отдаю необходимые распоряжения, и «Щит» резко меняет курс, сбавляет ход. И совершенно спокойно командую:

— Начать постановку мин!

Теперь успех дела зависит от четкости и слаженности действий минеров и всех, кто несет ходовую вахту. Чтобы интервалы между минами были одинаковыми, мотористы обеспечивают абсолютно ровный, точно определенный ход.

Рулевой Владимир Баглай строго выдерживает заданный курс. Все готово у минеров, и они ждут лишь дополнительной команды.

— Правая! Левая! — слышится негромкий, но четкий голос Бережного. — Правая! Левая!..

Прогрохотав по рельсам, мины с равными по времени промежутками плюхаются в воду, обдавая каскадами брызг палубу и минеров. Вода слегка фосфорится, и с мостика ясно виден серебристый след корабля. В этой светлой полосе черные шары некоторое время держатся на поверхности моря, пока не сработает прибор, поставленный на определенное углубление. И как только якорь, в качестве которого служит минная тележка, достигает заданной глубины, стопор мгновенно останавливает катушку минрепа. Тележка продолжает падать, минреп натягивается, и мина уходит под воду на строго определенную глубину. Правда, первое время она еще безопасна для кораблей. В боевое состояние мина приходит лишь после того, как в предохранителе растает сахарный столбик и спустит пружину с щеколды, про которую минеры шутливо говорят: «В минном деле, как нигде, вся загвоздка в щеколде». От нее, этой самой щеколды, зависит, сработает ли мина, когда на нее наскочит корабль, или полтонны взрывчатки в стальной оболочке будут бесполезно

висеть на тросе под водой.

Верхняя палуба грохочет, как железнодорожное полотно в момент прохождения поезда, — минеры одну за другой выкатывают мины к корме. Оттуда доносятся команды:

— Правая! Левая!

Проходит еще несколько минут. На мостик поднимается Бережной и докладывает, что все мины поставлены.

Мы еще не покинули район минного поля, как на мысе вспыхнул голубой луч прожектора. Он заскользил по поверхности воды. Что это может значить? Одно из двух: или мы обнаружены, или гитлеровцы производят очередной осмотр участка моря. Сноп света метнулся несколько раз по волнам и погас. Батарея молчит. Значит, противник нас не заметил…

Ложимся на обратный курс. «Якоря» пока не видно. Пользоваться радиосвязью категорически запрещено. На мостике разговариваем вполголоса, чтобы не пропустить докладов сигнальщиков и наблюдателей. Комдив Янчурин, находясь на мостике, в мои действия не вмешивается. Вот он подходит ко мне поближе и говорит:

— Задание выполнено отлично. Действия личного состава заслуживают самой высокой похвалы. Молодцы!

— Товарищ комдив, это сегодня нам просто повезло, — пытается шутить старшина сигнальщиков Кривенко.

— Может, немного и повезло, — улыбается Янчурин. — Но везение это объясняется прежде всего тем, что экипаж прекрасно знает свое дело.

Комиссар Савощенко обходит боевые посты, рассказывает несущим вахту морякам об успешном выполнении боевого задания и о высокой оценке, которую дал комдив действиям экипажа.

Впереди вспыхивает свет маяка на Тендре. По приказанию Янчурина даем условный сигнал фонарем Ратьера[12] и тут же получаем ответ с «Якоря». Этот тральщик, тоже закончивший постановку мин, в 3 часа 15 минут пристроился к нам в кильватер.

На рассвете подходим к минным заграждениям, установленным еще в первые месяцы войны. Определив фарватер, продолжаем путь между минными полями.

До Севастополя остается часа три ходу. Я спускаюсь с мостика, чтобы побывать на боевых постах. На верхней палубе оживленно разговаривают краснофлотцы, свободные от вахты. Слышатся шутки бравого солдата Швейка из рассказов Баковикова. Я невольно подумал, что бодрый настрой людей корабля идет и от вчерашней их встречи с флотскими

журналистами.

В эту ночь никто на корабле не спал, но я не увидел на лицах людей и тени усталости.

В базе, как обычно, нас встречал командир ОВРа контр–адмирал Владимир Георгиевич Фадеев. За успешное выполнение минных постановок он объявил всему экипажу тральщика благодарность.

Мы всегда гордились похвалой своего адмирала, которого очень уважали и любили. Владимир Георгиевич прошел почти все ступени флотской службы. В 1918 году, четырнадцатилетним юнгой, начинает он службу на Балтийском флоте — на эсминце «Внимательный». В 1920-м его переводят в Николаев на тральщик, а в следующем году он зачисляется на шестимесячные штурманские курсы. Затем — военно–морское училище в Ленинграде. После учебы В. Г. Фадеев служит вахтенным начальником на кораблях Черноморского флота — тральщиках «Джалита» и «Красная Молдавия», крейсере «Коминтерн». В 1930 году он назначается штурманом дивизиона канонерских лодок, а потом снова переводится на «Коминтерн» — старшим помощником командира. В последующие годы Фадеев командует сторожевым кораблем «Шквал», эсминцем «Шаумян», дивизионом быстроходных тральщиков. Незадолго до войны Владимир Георгиевич возглавил наше соединение — ОВР главной базы флота. Черноморцы считали за честь служить под началом этого отличного моряка, замечательного командира и прекрасного, обаятельного человека.

Адмирал по обыкновению долго беседовал с экипажем, рассказал о положении на Южном фронте, о том, что враг сосредоточивает свои силы в районе Перекопа, стремясь ворваться в Крым, и предупредил, что мы должны быть готовы к новым тяжелым испытаниям.

На огненных фарватерах

Ранним ноябрьским утром возвращаемся в Севастополь. Идем из Новороссийска, конвоируя транспорт. Весь экипаж уже знает, что главная база флота блокирована врагом с суши. Теперь и севастопольские фарватеры оказались в зоне досягаемости фашистской артиллерии.

«Щит» делает последний поворот и ложится на Инкерманский створ, образуемый двумя маяками. В утренней дымке вырисовываются очертания города. Следуем средним ходом: быстрее транспорт идти не может. С опаской поглядываем на Северную сторону, стараясь угадать, где проходит линия фронта. В это время сигнальщик Радченко докладывает: к тральщику приближаются три истребителя. Тип их нам незнаком. Кто–то высказывает предположение, что это наши. Но вот самолеты один за другим входят в пике и обстреливают нас из пулеметов. Мы тут же открываем огонь. Самолеты быстро набирают высоту и уходят в сторону Евпатории. Так мы впервые встретились с «мессершмиттами».

Как только приходим в Стрелецкую бухту, меня и комиссара Савощенко срочно вызывает к себе контр–адмирал Фадеев.

— В связи с резким ухудшением обстановки в Крыму, — говорит он, — гарнизон Тендровского боевого участка эвакуирован. Но последнее идущее оттуда судно — морской буксир «СП-14» с двумя болиндерами[13] — подверглось налету вражеской авиации и сейчас терпит бедствие за внешней кромкой минного поля в районе Саки. Приказываю вам немедленно идти ему на помощь.

Вернувшись из штаба, срочно собираю командиров подразделений и сообщаю им о полученном задании.

Пока мы с Савощенко отсутствовали, на корабле была произведена тщательная приборка (ведь завтра праздник — 24-я годовщина Великого Октября). Механик инженер–лейтенант Самофалов со своими подчиненными пополнил цистерну питьевой воды, устранил мелкие дефекты в механизмах. Все необходимое было сделано и в других боевых частях. Поэтому уже через 15–20 минут после совещания «Щит» был готов к походу. За это время Никита Павлович успел поговорить с коммунистами и агитаторами.

Отходим от причала, где ошвартовались лишь час назад. Когда выходим знакомым фарватером за кромку минного поля, видим морской буксир и болиндер.

На мой запрос капитан буксира Иван Михайлович Сапега

сообщает, что один болиндер потопили фашистские самолеты, а другой получил пробоины и постепенно наполняется водой; на буксире вышел из строя главный двигатель, и судно ветром относит к берегу.

Штурман Чуйко, уточнив по береговым ориентирам координаты своего корабля и буксира, докладывает, что буксир находится на минном поле. Принимаю решение подойти к нему с параван–тралом и вывести суда по протраленной полосе.

Погода вдруг резко ухудшается, волнение моря достигает четырех баллов. В таких условиях ставить трал очень трудно. Но минеры под руководством лейтенанта Бережного и старшины Кошеля отлично справляются со своей задачей. Им помогает старшина группы электриков Николай Степаненко, работающий на подъемном кране.

Ручка машинного телеграфа поставлена на «средний ход». «Щит» разворачивается и входит на минное поле. Не исключено, что мы сами можем подорваться. Но на этот раз чувствую себя значительно спокойнее, чем во время первого боевого траления. Вижу, что и другие на мостике не так волнуются, как прежде.

Поступает доклад — подсечена мина. Я и сам вижу, как она всплывает и начинает пляску на волнах. Но тут же слышатся очереди крупнокалиберного пулемета, и черный шар с пробитым корпусом, заполняясь водой, идет ко дну.

Вот всплывает вторая мина, потом третья, четвертая… И все они по очереди, пробитые пулями, уходят на морское дно. Одна из них срабатывает — за кормой тральщика раздается мощный взрыв. Осколки мины с противным визгом разрезают воздух. Слышатся их резкие щелчки о корпус и надстройки корабля.

Подходим к буксиру. Теперь в дело вступает боцманская команда. Руководит ею мой помощник лейтенант Сотников. Качка значительно осложняет нашу задачу. В ветреную погоду не так–то просто взять судно на буксир. С большим трудом боцману удается подать концы на судно и закрепить их на кнехтах.

Помощник делает мне знак рукой — можно выводить буксир с болиндером на чистую воду. Осторожно даем ход и стараемся идти строго по протраленной полосе. Наконец выходим на фарватер. Тральный расчет выбирает трал.

С буксира сообщают, что неисправность двигателя устранена и судно может идти своим ходом. А на болиндере положение тяжелое — в трюм продолжает поступать вода. Сильная бортовая качка мешает нам подойти к болиндеру. Я вынужден приказать капитану буксира стать впереди по ветру, чтобы уменьшить волну.

Улучив удобный момент, подвожу «Щит» к барже.

Лейтенанты Сотников и Бережной в эти минуты проявляют исключительную распорядительность. Я испытываю прилив радости и гордости, глядя на уверенные действия этих командиров.

Мы начинаем принимать на борт женщин и пехотинцев. Тральщик и болиндер сильно качает. Лишь доли секунды находятся они на одном уровне. Но моряки успевают подхватывать с баржи людей. Ни один пассажир не падает в воду между бортами, никто не получает серьезных травм.

Одновременно со снятием людей с болиндера туда переходят дублер механика инженер–лейтенант Б. М. Опара, старшины Филипп Трачук, Владимир Семенов и старший краснофлотец Григорий Петренко. Для заделки пробоины передаем им несколько мешков цемента, доски и необходимый инструмент.

Среди перешедших на «Щит» тендровцев есть раненые и больные. Военфельдшер Прилипко оказывает им медицинскую помощь. Кок угощает всех спасенных чаем, потом кормит обедом. Для наиболее ослабевших у Прилипко нашлось вино. Тем, кто оказался без верхней одежды, моряки достали из рундуков свое запасное обмундирование.

Мы буксируем болиндер, а морской буксир следует замыкающим. Идем средним ходом. Через несколько часов Опара докладывает, что с помощью команды баржи заделаны все крупные пробоины и поступление воды почти прекратилось. Нашим морякам пришлось работать в тяжелых условиях: трюмы баржи до отказа загружены боевой техникой, дает себя знать и сильная качка. Выражаю группе Опары благодарность за умелые действия.

В Севастополь приходим утром 7 ноября. Когда ошвартовались у пирса, на борт тральщика поднялся контрадмирал Фадеев. Он объявил благодарность всему личному составу.

Савощенко тут же направился в политотдел. Оттуда он принес газеты с докладом И. В. Сталина о 24-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. А к вечеру мы узнали, что в Москве на Красной площади состоялся традиционный парад войск. Нашей радости нет границ. «Не бывать фашистам в нашей столице Москве! — заявляют моряки «Щита». — Наступит срок — и на нашей улице будет праздник!»

Поздно вечером мы с комиссаром обмениваемся впечатлениями дня. Возбужденный Никита Павлович обнимает меня и с присущей ему страстностью говорит:

— Ну, командир, сегодня у нас с тобой и у всего экипажа сил и энергии втрое прибавилось! Вот что значит слово и дело

партии!

В первой половине декабря «Щит» принимал активное участие в проводке в главную базу боевых кораблей и транспортов с войсками, боеприпасами, продовольствием, топливом. В этот период из резерва Ставки в Севастополь была переброшена 388-я стрелковая дивизия и большое число маршевых подразделений (около шести тысяч человек).

С моря главную базу флота прикрывали мощные минные заграждения. Корабли и суда могли проходить лишь по узким фарватерам. Но с приближением линии фронта к Севастополю эти фарватеры оказались под воздействием вражеской авиации и артиллерии. В ночное же время движение по ним затруднялось еще и тем, что все маяки и навигационные огни были погашены. В период осенне–зимних штормов на фарватерах возросла к тому же минная опасность: мины срывались с минрепов и свободно плавали на поверхности моря. От этих мин наибольший урон, к сожалению, несли мы сами.

Вот в таких условиях и возникла острая необходимость в проводке тральщиками боевых кораблей и транспортных судов по узким проходам между минными полями.

Для встречи кораблей и судов тральщик выходил из Севастополя с наступлением темноты и возвращался перед рассветом. Так как днем экипаж не всегда мог отдохнуть — систематические авиационные налеты и артобстрелы требовали постоянной боевой готовности, — проводкой судов поочередно занималось, как правило, несколько тральщиков. Чаще других эту работу выполнял БТЩ № 27, которым командовал Адольф Максимович Ратнер.

Обычно тральщик встречал идущие в Севастополь транспорты и боевые корабли у подходного буя фарватера номер три. У этого буя слабый мигающий огонь, сам же фарватер состоит из двух колен, а в точке поворота стоит неосвещенная веха. От всего экипажа тральщика, и в первую очередь от его командира и штурмана, требовалось большое искусство, чтобы провести суда точно по оси фарватера.

Днем «Щит» чаще всего отстаивался в Стрелецкой бухте, а вечером меня вызывал к себе начальник штаба ОВРа капитан 2 ранга В. И. Морозов. Владимир Иванович каждый раз проводил краткий инструктаж. Он неторопливо объяснял, когда и кого нам предстоит встречать, какие произошли изменения в обстановке на сухопутном фронте и на морском театре, сообщал специальные опознавательные сигналы, сведения о состоянии моря и прогноз погоды.

Бывало, что в одну ночь приходило несколько караванов и

отдельных судов. В этом случае мы вместе с Владимиром Ивановичем рассчитывали время выхода тральщика для встречи каждого из них.

Возвратившись на корабль, я обычно собирал накоротке командный состав. Доводил до него задание. Затем надевал меховой реглан и поднимался на ходовой мостик.

На фарватеры мы выходили в любую погоду, даже радовались, если ночь выдавалась пасмурная. Штурман Чуйко и его подчиненные делали все, чтобы тральщик мог благополучно и вовремя достигнуть места встречи с кораблем или транспортом. А надо сказать, что пройти в полной темноте по узкому коридору, пролегающему между минными полями, дело далеко не простое.

Придя в подходную точку, мы открывали радиовахту на ультракоротких волнах и ходили переменными курсами около буя, вблизи минного поля. Стопорить машины было нельзя: каждое мгновение могли появиться вражеские торпедные катера или подводные лодки. На ходу легче уклониться от торпеды. Расчеты орудий и пулеметов постоянно находились в полной боевой готовности. На верхних боевых постах несли вахту наблюдатели. У каждого из них имелся свой сектор наблюдения за воздухом и морем. При обнаружении плавающей мины наблюдатель резко свистел. Если мина показывалась слева — раздавался один свисток, если справа — два свистка, а когда прямо по курсу — три свистка. Услышав сигнал, я тут же маневрировал, чтобы оставить мину в стороне. Расстреливать ее пока было нельзя. Это могло привлечь внимание противника. Мы просто замечали опасное место и, зная направление и силу ветра, примерно рассчитывали, куда отнесет мину к тому времени, когда будем идти обратно.

Когда показывались силуэты судов, обменивались с ними опознавательными сигналами и позывными. Я давал сигнал «Следовать за мной», и «Щит» впереди конвоя направлялся фарватером в базу. При этом учитывалось, что противник на внешнем рейде уже выставил свыше ста неконтактных мин. Места их падения были известны, и каждое из них требовалось аккуратно обойти. Если над нами появлялись самолеты противника, отбивались всем конвоем.

Иногда случалось, что связь с конвоем по радио поддерживалась, но его самого не было видно. Из–за ошибки в счислении конвой считал, что находится у подходного буя, и не шел дальше, боясь попасть на минное поле. В таких случаях мы были вынуждены рисковать: включать секунд на тридцать сигнальный прожектор. Тогда конвой мог нас хорошо видеть и смело двигался нам навстречу. А однажды пришлось включить и

боевой прожектор, дальность видимости которого гораздо больше, чем сигнального. Это был большой риск. Но другого выхода у меня не было. Ведь я не имел права далеко уходить от подходного буя, чтобы не потерять его из виду и самому не «заблудиться».

«Щиту» в разное время довелось конвоировать почти все черноморские транспорты. И ни один выход для встречи судов не был похож на другой.

Нам нравилось ходить с быстроходными судами «Абхазия», «Армения», «Грузия», «Сванетия», «Белосток», «Львов», имевшими скорость 12–14 узлов. До войны они курсировали на пассажирских линиях от Одессы до Батуми, а некоторые из них совершали и зарубежные рейсы. Хороший ход имел также транспорт «Серов».

Часто приходилось сопровождать и тихоходные транспорты, в частности «Азов», «Березина», «Красный Профинтерн», «Курск», «Кубань», «Калинин», «Пестель», «Зырянин», «Жан Жорес», «Василий Чапаев», «Фабрициус», имевшие скорость до 8 узлов. Особенно трудно было конвоировать транспорты, скорость которых не превышала 3–4 узлов. Если дул сильный встречный ветер, эти суда вообще не выгребали, и казалось, что они стоят на месте. В этом случае нам ничего не оставалось, как брать их на буксир.

Много раз нам доводилось сопровождать танкеры «Передовик», «Серго», «Москва».

Мы хорошо знали капитанов судов, с которыми нам приходилось выходить на огненные фарватеры. Это были смелые и опытные моряки, такие, как П. А. Безайс, М. Н. Григор, К. И. Мощинский, Д. К. Кравченко, И. Ф. Короткий, И. Ф. Иванов, К. К. Третьяков, В. Я. Труш, В. А. Габуния, Г. Е. Фалько, С. А. Найден и многие другие. Эти капитаны и возглавляемые ими экипажи пользовались большим уважением на флоте. Во время налетов на конвои фашистские летчики стремились прежде всего потопить транспорты с войсками и военными грузами. Чтобы уклониться от бомбовых ударов, судам приходилось искусно маневрировать (чем меньше ход, тем труднее это делать).

В тяжелейших условиях экипажи судов и их капитаны проявляли большое мастерство, огромную выдержку и мужество. А ведь в основном команды транспортов состояли из людей невоенных — моряков торгового и пассажирского флота.

Экипажи кораблей созданного 4 ноября 1941 года Севастопольского оборонительного района (СОРа) в меру своих возможностей старались оградить конвои от минной опасности. Это требовало от людей огромного морального и физического

напряжения. Трудились мы на севастопольских фарватерах, не зная ни сна, ни отдыха, делали все, что в наших силах, чтобы помочь отстоять родной Севастополь.

Мощное наступление противника, начавшееся 11 ноября, было сорвано. Много дней продолжались вражеские атаки. И все они были отбиты. Гитлеровцы за это время смогли продвинуться лишь на 1–1,5 километра.

17 декабря началось новое наступление врага. Но и оно не застало защитников Севастополя врасплох.

20 декабря на боевых кораблях и транспортах в Севастополь из Новороссийска были доставлены 79-я особая морская стрелковая бригада и 9-я бригада морской пехоты, а 21 декабря из Туапсе — 345-я стрелковая дивизия. Высадившись на берег, воины выбили противника с Северной стороны, а затем оттеснили его за Бельбекскую долину.

К 31 декабря вражеское наступление захлебнулось. Гитлеровские дивизии были остановлены на всех участках обороны.

В десанте

Во время ожесточенных декабрьских боев под Севастополем я получил приказ следовать в Новороссийск в составе конвоя. Вместе с тремя катерами–охотниками «Щиту» предстояло сопровождать транспорт с ранеными бойцами и эвакуируемыми жителями на борту.

Выходили из базы в ночь на 27 декабря. В начале перехода конвой подвергся атакам вражеских бомбардировщиков. Встреченные дружным огнем корабельных зенитчиков, самолеты сбросили бомбы мимо целей.

Первая военная зима на Черном море выдалась на редкость суровой. Утром по радио мы получили штормовое предупреждение. Оно поступило с запозданием. Уже ночью ветер резко усилился. Поднялась волна. Ее гребни покрылись широкими сверкающими полосами фосфорящейся пены — признак свежей погоды.

Вахтенные верхних боевых постов были вынуждены надеть валенки и полушубки. Боцман Анатолий Евменов предусмотрительно натянул штормовые леера, а лейтенант Сотников перевел расчеты зенитных орудий с юта в более укрытое от ветра место — под полубак[14], в коридор кают командного состава.

Тяжелые волны, ударяясь о борт корабля, мелкими брызгами обдают тральщик. Постепенно корпус, палуба, надстройки и мачты покрываются слоем льда. Намерзая больше всего по левому борту, на шлюпках, обвесах мостика и даже на вантах, лед создает опасный крен. «Щит» резко ложится от волны на борт, а выравнивается очень медленно. При дальнейшем увеличении ледяного слоя он может и опрокинуться, если не принять экстренных мер.

Я вынужден объявить аврал. Сотников мобилизует всех свободных от вахты. Краснофлотцы и старшины, вооружившись ломами, топорами и кирками, на отведенных участках дружно скалывают лед. Студеные волны нередко обкатывают их с ног до головы, но никто не прекращает работу.

Вот моторист Алексей Вавилкин, удобно устроившись на прожекторном мостике и для страховки привязавшись к поручням, ловко откалывает куски льда большим гаечным ключом. Во время сильного крена Алексей повисает над пенящейся водой, но продолжает свое дело.

Часа через два корабль в основном освобождается ото льда и уже идет без критического крена. После студеного душа

участники аврала отогреваются и сушат обмундирование в машинных отделениях.

Во второй половине дня еще раз объявляю аврал–корабль опять стал тяжелым. Снова начинается борьба со льдом.

Еще труднее приходится транспорту и катерам–охотникам. Для них обледенение более опасно. Поэтому там чаще скалывают лед.

В Новороссийск приходим уже ночью. Тральщик, как фантастический призрак, весь обледенелый, ошвартовался у Старопассажирской пристани. Комиссар и помощник сокрушаются, что не можем сфотографировать «Щит».

Отдыхать некогда. Надо сколоть лед, осмотреть и привести в порядок технику и оружие.

Как только подошли к причалу, меня срочно вызвали в штаб военно–морской базы, где объявили, что «Щит» примет участие в десантной операции. К 17 часам 28 декабря тральщик должен быть готов к выполнению боевого задания. Нам предстоит вместе с другими кораблями и судами высаживать десант в Феодосию. Но начальник штаба базы предупреждает: в интересах скрытности экипажу не следует говорить об истинной цели боевого похода.

Наш «Щит» из Новороссийска должен был следовать в Туапсе для проведения двухнедельного планово–предупредительного ремонта. Однако я понял, что сейчас не до ремонта. Начальник штаба базы разрешил, оставаясь в часовой готовности, перебрать лишь отдельные механизмы. Вернувшись на корабль, объявляю об этом механику. Затем в кают–компании собираю командиров подразделений и информирую их, что «Щиту» вместе с другими кораблями предстоит доставить в один из портов стрелковые подразделения. Даю указания по подготовке к выходу в море.

После совещания прошу комиссара зайти ко мне в каюту и сообщаю ему, что мы будем участвовать в высадке десанта в Феодосию.

— Отлично, командир! — восклицает Никита Павлович. — Добрую весть принес. Это задание — знак большого доверия к кораблю. А что касается самой операции, то она, несомненно, окажет свое влияние на ход боев под Севастополем. Гитлеровцы будут вынуждены ослабить натиск на нашу главную базу.

Общий замысел операции мне пока неизвестен. Я немного посвящен лишь в то, что должно произойти в Феодосии. Знаю, что от выполнения этой части плана в значительной степени зависит успех всей операции.

В 18 часов 28 декабря должны сняться с якоря три эсминца и отряд высадочных средств в составе двух быстроходных тральщиков («Щит» и № 16) и двенадцати сторожевых катеров.

Через час в море выйдут два крейсера, составляющие отряд корабельной поддержки. Возглавляет этот отряд капитан 1 ранга Владимир Александрович Андреев.

Походный ордер определен такой: за головным эсминцем «Шаумян» будет следовать крейсер «Красный Кавказ» под флагом командира высадки капитана 1 ранга Николая Ефремовича Басистого, затем крейсер «Красный Крым» с командиром 9-го стрелкового корпуса генерал–майором И. Ф. Дашичевым на борту. В кильватере у них пойдут эсминцы «Железняков» и «Незаможник», а по бортам на соответствующих курсовых углах — тральщики «Щит» и № 16. В кильватере у тральщиков будут идти катера.

Трем эсминцам, двум тральщикам и двенадцати сторожевым катерам предстоит ночью внезапно ворваться в гавань Феодосии и высадить десант.

Такова картина предстоящих боевых действий кораблей по овладению Феодосией.

Никита Павлович после нашего разговора, посоветовавшись с Прилипко и Агафоновым, составляет план партийно–политической работы по обеспечению выполнения боевого задания. Трудность состоит в том, что мы пока не можем сказать людям об участии корабля в десантной операции. Однако стараемся сделать все возможное для мобилизации личного состава на всестороннюю подготовку к выходу в море. Провели партийное собрание с участием комсомольского актива. На этом собрании речь шла о месте и роли коммунистов и комсомольцев в бою, подчеркивалась особая ответственность мотористов, артиллеристов, сигнальщиков, наблюдателей.

Редколлегия выпустила специальный номер стенной газеты, зовущий моряков корабля к доблести, к самоотверженным действиям в предстоящих боях. В заметках краснофлотцы и старшины заявляли о своей беззаветной верности партии, ее великому делу, о готовности выполнить любой приказ Родины. Были выпущены также боевые листки, посвященные наиболее отличившимся в боях и походах морякам тральщика. На самых видных местах мы вывесили призывы и лозунги.

В подразделениях проводились политбеседы. Агитаторы в отделениях, расчетах и группах разъясняли морякам их задачи по подготовке к выходу в море.

Усилия командиров подразделений, коммунистов и комсомольцев дали свои результаты. Повсюду на корабле развернулась напряженная предпоходная работа. Ни минуты не терялось зря. Люди уже вторые сутки были без сна и отдыха, но каждый трудился без устали. Особенно много дел было у

специалистов БЧ-V. Мотористы, машинисты, электрики в промасленных комбинезонах тщательно проверяли свои заведования, осматривали каждую деталь, каждую гайку и болт.

С начала войны мы прошли уже около двух тысяч миль. Но главные двигатели, да и другие машины и механизмы корабля работали безотказно. Этим мы обязаны в первую очередь нашей промышленности, обеспечивающей флот надежной, первоклассной техникой. Вместе с тем я отдаю должное и нашему инженеру–механику, всем краснофлотцам и старшинам электромеханического подразделения, влюбленным в свое нелегкое дело. С чувством огромной ответственности трудятся специалисты БЧ-V, обеспечивая бесперебойную работу технических средств. Пока материальная часть не приведена в полную боевую готовность, они забывают о сне, отдыхе, еде. Откуда только берутся у людей силы и энергия!

Особый энтузиазм проявляют коммунисты и комсомольцы. Подлинный вожак нашей комсомолии — командир отделения мотористов Анатолий Агафонов. Великолепный специалист, инициатор многих патриотических дел молодежи, Анатолий пользуется большим уважением на корабле. Доверенный ему и его подчиненным дизель всегда находится в образцовом состоянии.

Да ведь иначе и нельзя. Корабельные двигатели работают с огромным напряжением. В море, особенно во время налетов вражеской авиации и при артобстрелах, приходится то и дело менять ход. При шторме крен корабля достигает 40 градусов, значительно возрастает давление на некоторые подшипники. И если в бою откажет какой–либо маслопровод, нарушится смазка, подшипник перегреется. Тогда ничего не остается, как выключить агрегат. А чем это грозит в боевой обстановке, каждому ясно. Вот что заставляет самозабвенно ухаживать за техникой и Анатолия Агафонова с Иваном Савенковым, которым доверены наши главные дизели, и Николая Ляхевича, возглавляющего группу мотористов, и других специалистов. А что касается инженер–лейтенанта Самофалова, возглавляющего электромеханическую боевую часть, то тут, я считаю, нам здорово повезло. Мы все на тральщике давно привыкли к мысли, что у Ивана Мефодьевича не может быть каких–либо серьезных срывов, что он и его подчиненные нас никогда не подведут.

Комиссар, не раз бывавший на боевых постах БЧ-V, с удовлетворением рассказывает о добрых делах и хорошем настроении мотористов и электриков. Я в свою очередь интересуюсь, как идет подготовка к выходу в море в других боевых частях и службах.

В первых боевых походах выявилось, что несколько членов нашего экипажа неуверенно действуют в бою и даже теряются в сложной обстановке. Тогда командиры подразделений усилили к ним внимание, старались в трудной ситуации быть рядом, влиять на них словом и личным примером. Сейчас, перед столь ответственным боевым заданием, я снова поинтересовался этими краснофлотцами. Командиры боевых частей доложили, что теперь это умелые и смелые воины, на которых можно всегда положиться.

17 часов. Тральщик готов к выходу в море. Обменявшись мнениями с комиссаром, решаем провести митинг. Проходит он с большим подъемом. В единодушно принятой резолюции выражается решимость экипажа благополучно доставить до места назначения стрелковые подразделения.

Прилипко и Агафонов дают конкретные поручения и советы коммунистам и комсомольцам каждого боевого поста.

После митинга приказываю открыть радиовахту на ультракоротких волнах прямо на ходовом мостике. Обычно мы всегда так делаем при совместном плавании кораблей. Радист старший краснофлотец Василий Леонов, поставив недалеко от меня рацию, устанавливает связь с руководством отряда. Вскоре мы получаем приказание перейти на другой причал.

Звучит сигнал «По местам стоять, со швартовов и якоря сниматься!». «Щит» медленно отходит от пирса и через несколько минут швартуется в определенном нам месте. Здесь уже стоит «БТЩ-16». Вскоре на причале появляются стрелковые подразделения. Мы с «шестнадцатым» принимаем на борт девятьсот человек с оружием, с полной выкладкой. Многовато, конечно, но мы уже не раз имели возможность убедиться в высокой устойчивости и мореходности своих БТЩ. Уверены, что они выдержат и на этот раз.

Десантников разместили в кубриках и вспомогательных помещениях, накормили горячей пищей. Коммунисты Бережной, Сотников и Опара рассказали им о боевых возможностях и мореходных качествах корабля, о традициях экипажа. Старшины ознакомили бойцов с корабельными правилами и мерами соблюдения скрытности на переходе морем.

Всюду на тральщике завязывались теплые дружеские беседы моряков «Щита» с пехотинцами. Армейские командиры рассказали мне, что вначале их дивизия не предназначалась для высадки в первом броске. Для этого была выделена бригада морской пехоты. Но в связи с обострением положения под Севастополем она была срочно переброшена туда. Времени до начала операции оставалось мало, и дивизия почти не имела

возможности для специальной подготовки. Но боевой дух ее бойцов и командиров был исключительно высокий. В полку, следующем на тральщиках, имелась значительная партийная и комсомольская прослойка. Тон во всем задавали коммунисты. Десантники давали письменные клятвы, в которых выражали свои патриотические чувства, свою готовность оправдать доверие командования.

Около 18 часов с флагманского крейсера по УКВ поступает сигнал «Сняться с якоря». Мы с «шестнадцатым» одновременно отходим от причала, выходим из порта и занимаем свои места в кильватерной колонне. Впереди идут эсминцы, затем крейсера, за ними следуют тральщики. Замыкают колонну катера — морские охотники. Пройдя фарватер, все корабли по сигналу флагмана перестраиваются в заранее определенный походный ордер.

Савощенко обходит боевые посты и объявляет, что мы идем высаживать десант в Феодосию. Страстный призыв комиссара образцово выполнить боевую задачу находит горячий отклик в сердцах моряков тральщика.

— Нам оказано большое доверие, — сказал своим товарищам по отделению краснофлотец Алексей Вавилкин. — Так поклянемся же, что никто из нас не дрогнет в бою.

— Клянемся! — дружно ответили мотористы.

Воодушевленные славной победой советских войск под Москвой, все мы горим желанием подкрепить этот замечательный успех освобождением Феодосии. Наши патриотические чувства и мысли в какой–то мере выражают боевые листки, выпущенные радистом Василием Леоновым и другими активистами.

Никита Павлович время от времени поднимается на мостик, рассказывает о боевом настрое личного состава, о беседах, в которых принимают участие и десантники.

Не перестаю поражаться, как удивительно точно комиссар определяет свое место на каждом этапе выполнения боевой задачи. И всегда он там, где труднее, где прежде всего решается успех дела. В подготовительный период его часто можно было видеть в машинных отделениях, сейчас, в море, он главным образом находится на верхних боевых постах. Уверен, что при прорыве в порт своим местом Савощенко изберет ходовой мостик, а во время высадки десанта будет у сходней.

Переход проходит в сложных метеорологических условиях. Подувший резкий студеный северо–западный ветер к полуночи достигает 6–7 баллов. На крупной волне особенно трудно приходится сторожевым катерам. Поэтому Н. Е. Басистый приказывает сбавить скорость хода отряда с шестнадцати узлов до четырнадцати. Но сплошная облачность и плохая видимость

нам на руку — отряд скрытно подходит к Феодосии.

3 часа ночи 29 декабря. По сигналу флагмана корабли перестраиваются в боевой ордер для стрельбы по берегу. В 3 часа 50 минут мощные артиллерийские залпы с крейсеров разрывают ночную тишину. Артподготовка длится около пятнадцати минут. Затем к входным фарватерам устремляются морские охотники со штурмовым отрядом на борту. В составе отряда, возглавляемого старшим лейтенантом А. Ф. Айдиновым, немало бойцов, участвовавших в десанте у деревни Григорьевка под Одессой. В отряд входят также краснофлотцы, ранее служившие в Феодосии и хорошо знавшие расположение улиц.

До обстрела порта нашими кораблями там было спокойно, лишь изредка в небо взвивались осветительные ракеты.

— Это фашисты для самоуспокоения швыряют, — заметил стоявший рядом со мной Савощенко.

Но как только отряд корабельной поддержки открыл огонь по порту и городу, впереди стало светло как днем: начала бить вражеская береговая артиллерия, над акваторией порта повисли гирлянды ракет. Они освещали не только наши корабли, но и круглые поплавки открытых боновых заграждений. Это было опять же нам на руку: легче стало ориентироваться.

Первым ворвался в порт катер под командованием лейтенанта И. Г. Черняка. На его борту находилась группа морских пехотинцев в составе четырех отделений — 28 человек. В каждом отделении имелся ручной пулемет, у всех бойцов были автоматы, гранаты, ножи. Катер высадил группу на стенку защитного мола, где стояли фашистские противотанковые орудия. Расчеты орудий, застигнутые врасплох, не успели добежать до пушек.

Овладение молом заняло всего пять минут. Несмотря на ожесточенный огонь противника, быстро высадили десантников и другие катера. Штурмовой отряд, поддержанный огневыми средствами морских охотников, в коротком упорном бою выбил гитлеровцев из порта.

Высаженная на берег гидрографическая партия сумела включить огонь Феодосийского входного маяка.

По сигналу командира отряда высадочных средств начали прорываться в порт эсминцы и тральщики.

Между тем сопротивление гитлеровцев на берегу усилилось. Вскоре положение стало настолько тяжелым, что потребовалось срочно сформировать из членов немногочисленных экипажей катеров штурмовые группы для поддержки отряда Айдинова. Во главе одной из таких групп сошел на берег комиссар отряда высадочных средств старший политрук Вантос Иванович Еремеев.

Группа стремительно атаковала противника и заняла каменное здание, превращенное фашистами в опорный пункт. В этой короткой схватке с гитлеровцами В. И. Еремеев пал смертью храбрых.

«Щит» набирает скорость. Направляю его прямо в гавань. Проходим боновые ворота. Вижу, что все причалы свободны, но из–за сильного юго–западного ветра принимаю решение швартоваться не к указанному мне причалу, а к Широкому молу: здесь при прижимном ветре удастся быстрее высадить людей.

Теперь артиллерийско–минометный огонь врага сосредоточен на наших кораблях. Вокруг тральщика все чаще поднимаются ввысь каскады воды от разрывов снарядов и мин. А вот навстречу нам тянутся желтые трассы пуль. Бьют два пулемета из каменного здания порта. Слышу свист и щелчки пуль о корабельный металл.

Лейтенант Бережной вовремя заметил эти трассы. Раздаются его команды, и наша сотка производит по зданию несколько выстрелов. Пулеметы замолкают. Но мины падают все гуще и гуще. Одна разрывается совсем близко, обдав мостик веером брызг.

Огнем главного калибра управляет Бережной, зенитных орудий — Мандель, а пулеметов — Сотников. Каждый из них действует самостоятельно, выбирая те цели, которые, по их мнению, наиболее опасны для нас и мешают высадить 450 десантников, стоящих наготове в проходах и у люков. От подавления ближних огневых точек противника сейчас во многом зависит выполнение кораблем своей основной задачи. Поэтому наши артиллеристы и пулеметчики стремятся не дать врагу прицельно стрелять по кораблю, а потом и по высаживающейся пехоте.

Средним ходом приближаемся к молу. Стопорю машины, ставлю ручки машинного телеграфа на «малый назад». В этот момент несколько мин и снарядов падают совсем близко на причале, осыпав нас осколками. Ветер мягко прижимает «Щит» к стенке. Еще не поданы сходни, а десантники уже прыгают на причал и тут же вступают в бой. Они устанавливают пулеметы и открывают плотный огонь по береговым зданиям.

С мостика вижу, как наши краснофлотцы, не обращая внимания на разрывы снарядов и мин, выносят на мол тяжелые ящики с боеприпасами.

— С доставкой на дом, — шутят они, неся ящики к зданию какого–то склада, у стен которого сосредоточиваются десантники.

Швартовка корабля и высадка стрелковых подразделений заняли не более пятнадцати минут. Специальным кодом докладываю капитану 1 ранга Н. Е. Басистому о выполнении

задания. Получаю от него приказание немедленно следовать к крейсеру «Красный Крым», отдавшему якорь на внешнем рейде, и вместе с катерами–охотниками высадить с него на причалы войска.

Готовимся отойти от мола. В этот момент сигнальщик докладывает, что в порт заходят два наших эсминца. Вижу, как один из них быстро приближается к стенке и, очевидно, не рассчитав расстояния, врезается форштевнем в причал. Скрежет металла на мгновение заглушает даже разрывы снарядов. Это был «Незаможник», командир которого Павел Андреевич Бобровников всегда любил швартоваться на больших скоростях, проявляя при этом незаурядное мастерство и оправданный риск. Сейчас же, в бою, действия Бобровникова тем более оправданны. Простой расчет: чем меньше времени корабль находится под огнем врага, тем меньше жертв среди десантников и членов экипажа. А на борту «Незаможника» около 800 человек десантников. Ночью, конечно, очень сложно определить точную дистанцию до причала. Ошибка даже в несколько метров может привести к удару, если не удастся вовремя погасить инерцию корабля. На сей раз так оно и получилось. Павла Андреевича особенно–то и не корили за глазомерную ошибку, допущенную при швартовке. Людей он, как и мы, высадил быстро и без потерь.

В пять часов отваливаем от мола и идем к «Красному Крыму». Швартуемся к нему правым бортом, выбрав место с таким расчетом, чтобы десантники могли переходить по сходням к нам на полубак, находящийся почти на одном уровне с бортом крейсера.

Быстро принимаем подразделения пехотинцев, но оказывается, что эти подразделения перешли к нам ошибочно. Они поднимаются обратно на крейсер, а мы начинаем принимать других десантников. Из–за этого просчета мы теряем немало времени. Огонь врага усиливается. Один из снарядов врезается в фок–штаг «Щита» и выводит из строя весь расчет 100-мм орудия. Погибли старшины Филипп Федорович Трачук и Владимир Иванович Семенов, краснофлотцы Николай Иванович Верба и Тодос Яковлевич Гушель. Тяжело ранены лейтенант И. Ф. Бережной, электрик Петр Емельянов, комендоры Анатолий Белов и Сергей Царев, рулевой Камиль Мехтеев. Ранен и радист Василий Леонов, но он остается в строю. Осколки перебили швартовые концы, и нос тральщика стал отходить от крейсера.

Второй снаряд разорвался у мостика. Рядом со мной упал, тяжело раненный, старшина рулевых Владимир Баглай. Осколок располосовал ему всю спину. Подоспевший на помощь военфельдшер Прилипко обработал и забинтовал рану, а потом

вместе с санитаром спустил Баглая вниз.

Мне тоже досталось. Контуженный близким разрывом снаряда, я плохо вижу и слышу, болит голова, из ушей и носа течет кровь, мутит, все перед глазами плывет.

Стараюсь не терять самообладания. Через несколько минут мне становится легче.

Вражеский огонь причиняет нам все больше и больше бед. Мне докладывают, что в пороховом погребе тлеют боеприпасы, на правом борту образовалось более пятидесяти пробоин, через некоторые из них хлещет вода. Бросаю взгляд на полубак и вижу, что загорелся кранец первых выстрелов[15].

Отдаю необходимые приказания, но голоса своего не слышу. Даже гул разрывов снарядов стал каким–то глухим. Не знаю, слышат ли меня другие, но вижу, что действуют все четко и организованно.

Вот прибежали на полубак двое краснофлотцев с огнетушителями, а сигнальщик Алексей Радченко развертывает пожарный шланг и включает мощную струю воды. Вскоре сюда прибывает и аварийная партия. В считанные минуты огонь в кранцах потушен. Артиллеристы тем временем устраняют угрозу взрыва в артиллерийском погребе.

На мостик поступают доклады и от механика Самофалова. Он сообщает, что пробоины заделываются, поступление воды прекращается. Особенно смело и находчиво действовали при заделке пробоин старшина 2-й статьи Константин Хвалеев и краснофлотец Иван Кондрашев.

Санитары осторожно переносят раненых в каюты и кают–компанию, превращенную в медицинский пункт. Там им оказывается первая помощь. Как–то сразу на корабле появляется терпкий запах крови и йода, перебивающий даже запах горелой взрывчатки. Тела погибших отнесли в одну из кают. У всех тяжело на сердце. Это наши первые большие потери с начала войны.

Вскоре помощник Сотников докладывает, что на борт принято более 300 человек. По машинному телеграфу даю команду запустить дизеля, но ответного сигнала не получаю. Снова перевожу ручку телеграфа в нужное положение, и опять мое распоряжение не доходит до машинных отделений. Решаю, что телеграф вышел из строя, и прибегаю к помощи аварийной звонковой сигнализации. Буквально через несколько секунд улавливаю под ногами дрожь корабельного корпуса. Значит, дизеля запущены. Быстро отходим от крейсера и направляемся в порт.

Как–то вдруг сразу стало зябко. Я потянулся за своей

овчинной шубой, которая висела около переговорных труб. Но, увы, к носке она была уже непригодна: ее всю исполосовали осколки. Посеченными осколками оказались и переговорные трубы.

Даю указание механику Самофалову, старшинам Агафонову и Савенкову внимательно следить за звонковыми сигналами о перемене хода, организовать дублирование команд по переговорным трубам, поставив к ним краснофлотцев.

Из–за грохота разрывов снарядов и мин и стрельбы в порту звонки плохо слышны, поэтому допускаем ошибки при швартовке. Но, к счастью, все обходится благополучно. Начинаем высаживать стрелковые подразделения с приданным им вооружением.

На этот раз нас уже не встречает прицельный пулеметный и автоматный огонь противника: бой идет в центре города и на его противоположной окраине. Вражеская артиллерия и минометы, хотя и продолжают обстрел порта и его акватории, огонь ведут только по площадям. Поэтому мы не несем большого урона. Есть несколько раненых среди десантников.

Высадка проходит еще быстрее и организованнее, чем в первый раз. У нас уже имеется опыт, мы лучше ориентируемся в порту. Как только «Щит» коснулся стенки, с палубы на берег легли сходни, и тут же по ним побежали десантники. Краснофлотцы начали доставлять на берег боеприпасы. При вспышках ракет с мостика вижу мокрые и грязные от пота и гари лица лейтенанта Сотникова, боцмана Евменова. Боцман носится по палубе, руководя движением пехотинцев. То здесь, то там слышится его охрипший голос.

Палуба нашего тральщика не очень–то широка. И сейчас, когда на нем размещены более трехсот человек со станковыми пулеметами, с минометами, множеством ящиков с боеприпасами, трудно избежать заторов и сутолоки. Но нас выручает распорядительность лейтенанта Сотникова и его помощников. В руках у лейтенанта рупор. Он строго следит, чтобы не образовывались пробки. Его команды звучат громко и властно. Услышав их, попавшие в затор десантники быстро разбегаются по верхней палубе и уверенно находят сходни. Выдержка, собранность и спокойствие членов экипажа ободряюще действуют на пехотинцев.

Если бы до войны мне сказали, что нашему БТЩ придется высаживать десант непосредственно на причалы укрепленного противником порта, я бы ушам своим не поверил. Уж очень необычная для нас, «пахарей моря», боевая задача. А вот пришлось выполнять и ее. Заставила суровая военная

необходимость. Не было тогда в составе флота специальных десантных кораблей, способных доставлять в назначенные районы не только живую силу, но и танки, самоходки, пушки и другую боевую технику. Такие замечательные корабли появились значительно позже, уже после войны. А пока приходилось использовать в качестве десантных средств и тральщики, и катера, и морские охотники, и обычные транспортные и рыболовные суда, и даже барказы.

Когда на берег сбежал последний боец, мы убрали сходни и вышли из порта. Доношу по радио капитану 1 ранга Басистому о выполнении своих задач, о потерях и состоянии корабля. Хотя мы и понесли урон в людях, но можем продолжать боевые действия. Тем более что у нас еще достаточно топлива и боеприпасов, а технические средства, кроме машинного телеграфа, исправны.

Ответ на свою радиограмму получаю не сразу. Командир высадки Н. Б. Басистый со своим штабом и командир отряда корабельной поддержки капитан 1 ранга В. А. Андреев находятся на крейсере «Красный Кавказ», который швартуется к наружной стенке Широкого мола при сильном шестибалльном отжимном ветре и под постоянным артиллерийским огнем врага. Одновременно с высадкой армейских частей крейсер ведет обстрел огневых точек противника.

Швартовка затягивается. Меня несколько удивило решение при таком ветре ошвартовать крейсер у наружной стенки Широкого мола. Ведь если бы «Красный Кавказ» вошел в Феодосийский порт, он смог бы при прижимном ветре довольно легко подойти правым бортом к молу. Это мог сделать после него и «Красный Крым».

Сейчас, конечно, легко рассуждать. Все кажется проще и яснее. Тогда же мы еще не имели опыта высадки крупных десантов, да еще непосредственно в порт, занятый противником. Но тем более ценен и значителен успех операции.

После удачной высадки боевыми кораблями первого броска десанта вечером в порт вошли транспорты с частью сил первого эшелона, а в следующую ночь суда доставили в Феодосию войска второго эшелона.

В ночь на 29 декабря корабли Черноморского флота высадили также десант южнее Феодосии — в районе Эльчан — Кая. Там совершили беспримерный подвиг гидрографы лейтенанты Владимир Ефимович Моспан и Демьян Герасимович Выжгул. Высадившись с подводной лодки «Щ-203» на резиновую шлюпку, они добрались до обледеневшей скалы, с большим трудом поднялись с аппаратурой на ее вершину и установили там ацетиленовый фонарь. Отважные моряки погибли в жестокой

схватке с фашистами, но зажженный ими фонарь хорошо послужил нашим кораблям при проходе их к месту высадки десанта. Впоследствии мы с волнением прочитали напечатанные в нашей флотской газете стихи поэта А. М. Синайского, посвященные героическому подвигу двух лейтенантов–гидрографов.

В первой половине дня 29 декабря «Щит», маневрируя в Феодосийском заливе, отражал налеты отдельных вражеских самолетов. Около 14 часов я получил от Н. Е. Басистого радиограмму: «Следовать в Новороссийск».

Курс уже проложен на карте штурманом Чуйко. Тральщик развивает полный ход.

День выдался пасмурным, серая мгла заволокла берег. «Щит» идет, мерно покачиваясь на волнах. За кормой корабля резвятся дельфины. Временами они легко обгоняют нас, а потом снова отстают.

Впереди показывается силуэт корабля. Сигнальщики докладывают, что это «Незаможник». Идет он малым ходом, и мы его вскоре обгоняем. Помятый форштевень эсминца поднимает высокую струю воды. Она обливает полубак, а иногда достает и до ходового мостика.

Мы очень спешим в Новороссийск, чтобы облегчить положение наших раненых. А пока они находятся на попечении корабельного медика Ивана Моисеевича Прилипко. Сегодня ему впервые в своей медицинской практике довелось решать немало трудных задач. Раны у людей были, как правило, тяжелые, почти все рваные, засоренные тканью фланелевок и кителей, шерстью полушубков. И нашему военфельдшеру пришлось применять скальпель хирурга. Серьезный экзамен вместе с Прилипко держала вся медицинская служба корабля.

В Новороссийск пришли ночью. На причале нас ожидали санитарные машины. Они приняли раненых и убитых, чтобы доставить их в госпиталь.

Флагманский врач соединения Е. И. Гелеква дал высокую оценку действиям Прилипко и его подчиненных, отметил, что они успешно справились со своей задачей.

На следующий день хороним на городском кладбище погибших боевых товарищей. Безграничная скорбь сжимает наши сердца. Ушли из жизни отважные люди, опытные моряки, с которыми мы прошли не одну тысячу боевых миль, не раз стояли плечом к плечу в схватках с врагом. Активным коммунистом, прекрасным моряком был старшина Филипп Федорович Трачук. Благодаря его усилиям орудийный расчет нашего «главного калибра» достиг высокого боевого мастерства. Образцовая служба

Филиппа Федоровича была отмечена Почетной грамотой Центрального Комитета ВЛКСМ. И вот осколок вражеского снаряда оборвал жизнь этого замечательного воина и человека. Одними из лучших специалистов корабля и отменными моряками были также старшина 1-й статьи Владимир Иванович Семенов, краснофлотцы Тодос Яковлевич Гушель и Николай Иванович Верба.

На траурном митинге у братской могилы моряки тральщика поклялись отомстить ненавистному врагу за гибель боевых друзей. Радист Леонов сказал:

— Мы будем сражаться с фашистами, не жалея крови и самой жизни, делать все, чтобы скорее приблизить день окончательной победы над гитлеровской Германией.

В штабе базы нам сообщили, что десант выбил противника из Феодосии и продвигается к Владиславовке. 2 января 1942 года высаженные войска 44-й армии вышли к Арабатскому заливу.

Теперь мы уже знали, что несколько раньше нас корабли и суда Азовской флотилии и Керченской военно–морской базы высадили десанты на северное и северовосточное побережье Керченского полуострова.

Немецко–фашистские войска понесли большие потери в живой силе и технике, но успели избежать окружения. Подтянув из–под Севастополя две дивизии, бросив из резерва две немецкие дивизии и румынский горнострелковый корпус, гитлеровцы закрепились на заранее подготовленном рубеже западнее Ак — Монайских позиций.

Действия войск и военно–морских сил, участвовавших в Керченско — Феодосийской десантной операции, были отмечены благодарностью в приказе Верховного Главнокомандующего, опубликованном 31 декабря 1941 года.

В результате этой операции положение Севастопольского оборонительного района заметно улучшилось. Действовавшая здесь группировка вражеских войск была вынуждена перейти к обороне.

В последующем, к сожалению, войскам созданного на Керченском полуострове Крымского фронта не удалось закрепить и развить успех Керченско — Феодосийской десантной операции. И все же ее значение нельзя преуменьшать: она явилась существенной помощью защитникам Севастополя.

Воодушевленные успехом операции, мы с большим подъемом приступили к выполнению новых боевых заданий командования.

В начале марта начальник штаба соединения капитан 2 ранга В. И. Морозов встретил нас из очередного боевого похода радостной вестью о награждении группы командиров и

краснофлотцев корабля орденами и медалями. Правительственных наград удостоились кроме меня и комиссара военфельдшер И. М. Прилипко, старшины 2-й статьи К. Н. Хвалеев, А. Д. Кошель, А. Ф. Агафонов, В. И. Баглай, И. С. Савенков, старшие краснофлотцы А. С. Вавилкин, Г. Н. Петренко и М. А. Данько.

В конце марта 1942 года в Севастополе командующий Черноморским флотом Ф. С. Октябрьский и член Военного совета флота И. И. Азаров в торжественной обстановке вручили нам ордена и медали.

Как большую награду восприняли мы и специальный номер флотской газеты «Красный черноморец», посвященный нашему кораблю. Вышел этот номер 11 марта 1942 года. В нем была опубликована передовая статья под громким заголовком «Тральщик «Щит» в боях не знает поражений».

В тот день Савощенко зашел ко мне, взволнованный и радостный:

— Какая честь, командир! Это ведь о нас пишет орган Военного совета флота! А как отзываются об экипаже — вот прочитай подчеркнутое в передовой.

Я беру из его рук газету, читаю:

«С первых дней Великой Отечественной войны тральщик «Щит» с честью проносит над морем непобедимый Военно–морской флаг нашей Родины… Боевой дружбой спаян личный состав этого корабля, спаян крепко, по–моряцки — на жизнь и на смерть».

— Да, похвала большая, — замечаю я и в шутку добавляю: — Не зазнаться бы и не задрать нос выше того, что по уставу положено…

В других материалах газеты рассказывалось об опыте наших боевых походов, о действиях экипажа в десантной операции. В номере были помещены фотоснимки многих наших старшин и краснофлотцев, а также стихотворение Льва Длигача:

Идет по флоту слава неспроста
О беспримерной храбрости «Щита».
Стервятники теряют высоту,
Как только приближаются к «Щиту»;
Подлодка вражья тонет и трещит,
Когда по ней стреляет меткий «Щит».
Пускай родного флага высота
Зовет на подвиг моряков «Щита»!

Краснофлотцы и старшины вырезали заметки, в которых

рассказывалось о них, и отсылали в письмах родным.

В этот день мы были просто именинники — получали поздравления от моряков других кораблей.

Надо сказать, что газета «Красный черноморец» никогда не обходила нас своим вниманием. О нашем корабле нередко писали и до войны. Периодически публиковались материалы и теперь, в годину тяжелых испытаний.

Печатное слово очень помогало нам воевать. Я бережно храню газетные вырезки военных лет. Вот передовая «Красного черноморца» от 28 марта 1942 года под заголовком «Не допускать на переходах дыма и искрения». В ней отмечается ценная инициатива нашего старшины 2-й статьи Савенкова, который изготовил оросительную форсунку для устранения искрения трубы. А вот вырезка из той же газеты от 18 апреля 1942 года. В заметке говорится о том, что личный состав тральщика доблестно, по–черноморски выполняет свой воинский и патриотический долг. В этом же номере помещена фотография моряков «Щита», первыми из экипажа удостоившихся правительственных наград.

У нас на корабле частенько бывали редактор газеты Степан Сергеевич Зенушкин, сотрудники редакции Николай Юдин, Григорий Коптяев, Александр Соколенко, Борис Шейнин, Лев Длигач. Они вместе с нами ходили в боевые походы. Иногда запросто приходили к нам на корабль во время стоянки поговорить по душам.

Поэты, работавшие в газете, много раз читали экипажу свои стихи. Нередко бывали у нас Саша Баковиков, Володя Апошанский. Оба они пришли в газету с кораблей. О Саше уже говорилось выше. Володя же был флагманским минером Батумской базы. Хорошая военно–морская подготовка, личная храбрость, сочетающиеся с незаурядными организаторскими и литературными способностями, позволяли этим журналистам давать в газету интересные материалы.

Доброе и умное слово газеты вдохновляло и учило нас, звало к новым боевым успехам.

Трудные рейсы

Вдень 24-й годовщины Красной Армии и Военно — Морского Флота — 23 февраля 1942 года — мы прибыли из Батуми в Новороссийск, сопроводив сюда танкер «Москва» с бензином. Еще не успели ошвартоваться, как поступил семафор: мне и Савощенко немедленно прибыть к командиру военно–морской базы.

Капитан 1 ранга Георгий Никитич Холостяков и комиссар базы Иван Григорьевич Бороденко поинтересовались состоянием корабля, моральным духом личного состава. Мы с Никитой Павловичем заверили их, что тральщик и его экипаж готовы к выполнению боевых заданий. — Так вот, — сказал Холостяков, — вам поручается возглавить конвой в Севастополь. Необходимо вместе с тремя катерами–охотниками сопроводить туда наполненный бензином танкер «Москва», который будет буксировать недостроенный транспорт «Димитров». Кальку перехода получите у начальника штаба базы, но предупреждаю, что обстановка на море сложная. В районе, где вам предстоит идти, активно действует авиация противника, а при подходе к Крыму возможны и атаки торпедных катеров, базирующихся на Ялту и Евпаторию.

Полковой комиссар Бороденко, пожелав нам успеха, сказал:

— Мы знаем, как действовал «Щит» в Керченско — Феодосийской десантной операции. Надеемся, что и это задание выполните достойно.

Из базы вышли с наступлением темноты. В целях безопасности в главную базу флота следуем не прямым и ближайшим путем, а кружным — сначала идем на юг и некоторое время двигаемся вдоль турецкого побережья, а затем поворачиваем на север, к Севастополю.

Походный ордер простой: впереди «Щит», за ним «Москва» с транспортом, справа и слева на траверзе танкера по одному катеру–охотнику, третий катер замыкает конвой.

Ночь выдалась темная, холодная. Корпус тральщика содрогается под ударами крутых волн, тяжелые струи воды окатывают людей на полубаке.

На корабле обычная походная обстановка. Исправно несется ходовая вахта. Свободные от вахт моряки по возможности отдыхают.

На мостике над картой склонился штурман Чуйко. Слева от меня стоит вахтенный командир лейтенант Мандель. Он периодически проверяет по главному компасу курс корабля,

запрашивая рулевого:

— На румбе?

Я доволен службой лейтенанта. Призванный из запаса, раньше почти не плававший на боевых кораблях, он у нас, как говорится, пришелся ко двору, быстро вошел в наш дружный боевой коллектив. Скромный по характеру, Мандель не относится к числу отчаянно храбрых моряков, но в бою действует уверенно, не боится трудностей доходно–боевой обстановки, старается как можно лучше выполнять порученное ему дело. А дело у него не из легких. Ефиму Ароновичу пришлось заменить командира БЧ–II–III Бережного, находящегося на излечении в госпитале. Не имея специального военно–морского образования, Мандель сумел в короткий срок освоить артиллерийское и минное оружие корабля. В этом ему большую помощь оказал в свое время Бережной, а также старшины подразделения.

Да, война — особый университет. В военной обстановке очень быстро растут люди, значительно сокращаются сроки становления бойцов и командиров.

Пройдена половина пути. Пока переход протекает спокойно. Но в полдень 24 февраля появляется фашистский самолет–разведчик. Вне досягаемости наших зенитных орудий он совершает облет конвоя. Вот–вот надо ждать налета бомбардировщиков. Оповещаю об этом морские охотники и суда и объявляю готовность номер один. Теперь весь личный состав находится на боевых постах. Приказываю усилить наблюдение за воздухом и морем.

В 12 часов 50 минут к нам присоединяется «БТЩ-27», вышедший из Севастополя, чтобы усилить конвой. Командира этого тральщика А. М. Ратнера я знаю очень хорошо. Вместе с ним учился на курсах комсостава. Несмотря на загруженность учебой, мы оба увлекались спортом. Адольф Максимович худощав, невысокого роста, но у него отличная военная выправка. Он располагал к себе остроумием, веселым характером. Это превосходный моряк, опытный командир. Многие севастопольцы помнят, как он умело швартовал тральщик кормой к причалу.

В 13 часов 20 минут появляются пять самолетов противника. Они не застают нас врасплох. Корабли своевременно открывают огонь.

Комендоры стремятся сбить «юнкерсы» с курса, не дать им прицельно отбомбиться. И это удается. Гитлеровские летчики вынуждены сбросить бомбы далеко от конвоя. Но не проходит и часа, как сигнальщик Радченко докладывает:

— Прямо по носу — семь «юнкерсов»!

Новая атака яростнее первой. Мы с большим трудом

уклоняемся от ударов фашистских самолетов. Непрерывно ухают пушки и стучат пулеметы. Корабли постоянно маневрируют, чтобы уйти от падающих бомб. Теперь рулевого Баглая, находящегося на излечении в госпитале, заменяет коммунист старшина 1-й статьи Петр Алексеевич Васильянов. Он тоже отличный моряк, прекрасный воспитатель рулевых. Как и Баглай, Васильянов стал правой рукой штурмана. Я всегда спокоен, когда он стоит на руле. Старшина точно и быстро выполняет мои команды. Штурману Чуйко приходится вести сложную прокладку — тральщик все время меняет курс и скорость.

А бомбы продолжают падать вокруг кораблей и транспортов. Осколки с визгом проносятся над палубой и мостиком «Щита». В сплошной гул слились рокот моторов вражеских бомбардировщиков, залпы орудий, разрывы бомб, треск пулеметов, шум главных двигателей тральщика, работающих на форсированных оборотах.

Фашистские самолеты стремятся выйти на курс прицельного бомбометания. Нас сковывает тихий ход танкера, буксирующего транспорт «Димитров». В этих условиях основное средство против «юнкерсов» — плотная огневая завеса. Зениток же на кораблях охранения и на танкере маловато, а «Димитров» вооружен лишь несколькими пулеметами. И все же нам удается заставить немецких летчиков сбрасывать бомбы далеко от целей. Главная заслуга в этом, конечно, зенитчиков. Умеют они стрелять!

Все наши комендоры хорошо подготовлены. Но особым мастерством отличается расчет зенитного орудия Михаила Данько. Перед войной наводчик Владимир Левицкий и установщик прицела Федор Артемов иногда допускали оплошности при стрельбе. Данько не знал ни покоя, ни отдыха, пока не добился своего. Левицкий и Артемов стали действовать четко и безошибочно.

Не последнюю роль в отражении налета играет, конечно, и грамотное маневрирование. Отлично действуют старшины главных двигателей Агафонов и Савенков. В машинных отделениях постоянно находятся и главный старшина Ляхевич, и командир боевой части Самофалов.

Между тем самолеты снова заходят, чтобы атаковать конвой. Наши артиллеристы встречают их дружным огнем. Вот один Ю-87, сбросив бомбы далеко от кораблей, разворачивается и начинает резко снижаться. Из его мотора вырываются клубы дыма. Самолет врезается в воду. Трудно сказать точно, какой расчет сбил «юнкерс», но все зенитчики действовали исключительно самоотверженно.

Успешно отбив и второй налет, конвой перестраивается в

походный ордер и продолжает движение.

На мостик поднимается Савощенко. Комиссар побывал почти на всех боевых постах. Он сам и агитаторы проинформировали экипаж о том, как протекает переход, где мы находимся, что передали по радио о положении на фронтах. Моряки привыкли к таким обходам комиссара и всегда ждут его с нетерпением. Всем хочется знать обстановку. А это очень важно — быть осведомленным. Человек, знающий характер боевой задачи и ход ее выполнения, действует увереннее, с настроением.

Начинает темнеть. До Севастополя уже недалеко, но погода становится все хуже и хуже: усиливается ветер, поднимается волна. И вдруг на горизонте показываются три вражеских торпедоносца. Они идут на малой высоте. К счастью, сигнальщики своевременно обнаруживают их, и корабли тут же открывают огонь.

Сброшенные самолетами торпеды проходят мимо целей, но нас подстерегает другая беда. Во время резкого поворота танкера для уклонения от торпед лопается буксирный конец, и транспорт начинает беспомощно дрейфовать на высокой волне. Ветер заметно сносит судно на минное поле.

Я условился с Ратнером, что он возглавит дальнейший переход в Севастополь, вместе с катерами продолжит конвоирование «Москвы», а сам повернул «Щит» к «Димитрову», чтобы взять его на буксир и отвести ближе к берегу.

Под руководством Сотникова боцман Анатолий Евменов и старшина Александр Кошель, быстро приготовив буксирный трос, подают его при помощи бросательного конца и проводника на транспорт. Подходить к транспорту приходится очень близко: на нем всего три человека и им тяжело вытягивать толстый трос. Но вот наконец буксирный трос закреплен, и «Щит», напрягшись, начинает буксировать огромное судно.

Обо всем случившемся доношу по радио в штаб флота. Вскоре получаю ответ: «Поставить «Димитров» на якорь у берега и быть самим в его охранении». Но тут выясняется, что у транспорта нет якорей и механизмов для их выборки. Приходится «Щиту» самому стать на якорь, удерживая на буксире судно.

Так и простояли мы весь день. К счастью, в воздухе не появилось ни одного самолета противника. Лишь к вечеру пришло к нам спасательное судно «Меркурий», которое и отбуксировало «Димитров» в Севастополь, к стенке Морзавода.

В Севастополе я получил семафор — за образцовое выполнение боевого задания командующий Черноморским флотом вице–адмирал Ф. С. Октябрьский всему личному составу тральщиков и катеров нашего конвоя объявил благодарность. Как

полагается в таких случаях, я приказал построить экипаж и зачитал семафор комфлота.

— Служим Советскому Союзу! — дружно ответили моряки «Щита».

Конвоирование транспортных судов становится главным в боевой деятельности нашего тральщика в первой половине 1942 года. Конвойная служба «Щита» носит исключительно напряженный характер. Ею мы занимаемся, как говорится, без передыха. Передо мной наш исторический журнал. Вот некоторые из сделанных в нем записей.

«30 мая — 1 июня. Переход из Новороссийска в Севастополь в составе конвоя. Сопровождение вместе с тральщиками «Трал» и «Гарпун» теплохода «Абхазия» с войсками. Каждый БТЩ доставил в Севастополь 30 тонн боеприпасов.

2–3 июня. Конвоирование из Севастополя в Туапсе теплохода «Абхазия» с ранеными.

4 июня. Конвоирование вместе с «Тралом» из Туапсе в Новороссийск теплохода «Абхазия».

5–6 июня. Переход из Новороссийска в Севастополь. Эскортирование вместе с эсминцем «Незаможник» и БТЩ «Трал» теплохода «Грузия» с войсками. Каждый тральщик доставил в Севастополь 120 бойцов и 20 тонн боеприпасов.

7–8 июня. Участие в конвое, следовавшем из Севастополя в Новороссийск в том же составе. На борту «Грузии» находились раненые.

9 июня. Конвоирование вместе с двумя катерами–охотниками теплохода «Грузия» из Новороссийска в Туапсе.

11–13 июня. Эскортирование «Щитом» и пятью сторожевыми катерами транспорта «Грузия» из Туапсе в Севастополь. Теплоход шел с войсками и боеприпасами на борту».

Не только наш БТЩ — все корабли ОВРа, способные двигаться, не застаивались в базах. Мы уже втянулись в эту беспокойную, напряженную походно–боевую жизнь. Об опасностях и лишениях как–то и не думаешь — все заслонила великая тревога за судьбу Севастополя, Крыма, всей страны.

Утром 11 июня мы с комиссаром в штабе Туапсинской военно–морской базы получили задание конвоировать в Севастополь транспорт «Грузия», который в Новороссийске принимал войска и боеприпасы. Возглавлял конвой командир теплохода капитан–лейтенант Н. И. Фокин, я был его заместителем. Вместе с нами шел комиссар первого дивизиона тральщиков старший политрук Николай Николаевич Власов.

Когда мы вернулись на тральщик, Сотников доложил, что по указанию штаба флота на борт принято большое число ящиков,

заполненных бутылками с зажигательной смесью — для борьбы с танками противника. Кладовки, душевые и другие вспомогательные помещения до отказа были забиты этим «деликатным» грузом.

Через несколько часов мы вышли из Туапсе и стали двигаться вдоль берега к Новороссийску. В 21 час 45 минут из Новороссийска вышел транспорт «Грузия». Он следовал в указанном направлении в охранении сторожевых катеров. Наша встреча произошла в районе Геленджика.

Встав во главе конвоя, «Щит» взял курс на юго–запад, к Анатолийскому побережью, чтобы оттуда выйти к фарватеру Севастополя.

Утром 12 июня мы получили радиограмму о том, что для усиления конвоя к нам присоединится БТЩ «Гарпун». Он догнал нас в 17 часов. Командир тральщика Григорий Петрович Кокка получил приказание следовать в кильватере «Грузии», в 10–12 кабельтовых от транспорта.

Около 18 часов в небе появился фашистский самолет–разведчик. На большом удалении он облетел конвой и скрылся за горизонтом. После этого мы почти два часа шли спокойно, но никто из нас не сомневался, что вражеская авиация совершит налет на конвой. Так оно и случилось: в сорока — пятидесяти милях от подходной точки фарватера, где мы еще недавно несли лоцманскую службу, нас атаковала группа бомбардировщиков противника. Корабли и транспорт открыли заградительный огонь.

«Юнкерсы» норовили прорваться к теплоходу. Атака следовала за атакой. Но каждый раз нам удавалось заставить фашистских летчиков отвернуть в сторону.

Налет длился около часа. Самолеты сбросили более пятидесяти крупных авиабомб. Четыре из них упали в 10–15 метрах от «Грузии». На транспорте вышло из строя рулевое управление. В кормовую часть судна стала поступать забортная вода. Но экипаж быстро устранил повреждения, и мы продолжили движение.

В 21 час 30 минут налет повторился. На этот раз в группе самолетов были и бомбардировщики, и торпедоносцы. Корабли охранения открыли артиллерийско–пулеметный огонь. Гитлеровцы сбросили на конвой не менее двенадцати торпед и большое число бомб, но прямых попаданий, к счастью, не было. Характерно, что немецкие торпеды, пройдя установленную дистанцию, самовзрывались. При этом сила гидравлического удара была так велика, что казалось, будто торпеды рвутся у борта корабля.

От близких разрывов авиабомб «Грузия» снова получила

повреждения. Вышли из строя компасы и боевая рация. Опять отказало рулевое управление, заклинило перо руля. Тральщик «Гарпун» взял транспорт на буксир. Однако через полчаса экипажу «Грузии» удалось ввести в строй рулевое управление, и дальше судно смогло идти самостоятельно.

К подходной точке фарватера номер три мы пришли с опозданием. Шел уже второй час ночи. Здесь нас должен был встречать «БТЩ-27». Но командир тральщика Ратнер, разыскивая наш запоздавший конвой, очевидно, прошел чуть мористее, и мы разминулись.

Уверенный в прокладке, выполненной штурманом Чуйко, я решил вести конвой самостоятельно: опыт в проводке кораблей по фарватеру у меня уже имелся. По радио связался с Ратнером и сообщил ему о своем решении.

Когда мы с «Грузией» вошли в фарватер, все корабли охранения уже приблизились к транспорту и начали двигаться следом за нами. Вражеская авиация продолжала налеты, правда, над нашим конвоем появлялись лишь одиночные самолеты.

Во время очередного налета одна из авиабомб взорвалась метрах в десяти от транспорта и вывела из строя главный двигатель. «Щит» подошел к теплоходу и взял его на буксир. Минут через сорок командир «Грузии» капиган–лейтенант Фокин передал мне по мегафону:

— Прошу отдать буксир, могу идти малым ходом.

На Инкерманский створ мы легли около четырех часов 13 июня. Начало светать, но плотная утренняя дымка укрывала нас от противника.

Прошли мимо плавучей батареи № 3, стоявшей около Казачьей бухты. Своим огнем батарея сбила более двух десятков фашистских самолетов, пытавшихся атаковать Севастополь с моря. Севастопольцы в шутку прозвали ее «Не тронь меня». Интересно рождение этой батареи. Еще в 1940 году в Севастополь из Николаева прибуксировали отсек — часть корпуса линейного корабля для испытания на прочность брони от воздействия торпед. Когда началась война, капитан 1 ранга Григорий Александрович Бутаков[16] обратился к Военному совету Черноморского флота с предложением переоборудовать этот отсек под плавучую артиллерийскую батарею. Предложение было одобрено, и севастопольский Морзавод получил указание начать работы по чертежам Григория Александровича. На батарее установили зенитные орудия, крупнокалиберные пулеметы, прожекторы, подъемники боеприпасов, оборудовали артиллерийский погреб. С первого дня своей боевой работы батарея стала грозой для фашистских летчиков.

Через несколько месяцев мы с болью в сердце узнали, что батарея подверглась массированному налету вражеской авиации. Крупная авиабомба, пробив верхнюю палубу, взорвалась в кают–компании, вызвав сильный пожар. Из ста двадцати человек личного состава двадцать семь были убиты, а сорок три — ранены. Погиб командир батареи коммунист капитан–лейтенант Сергей Мошенский, а военком батальонный комиссар Нестор Середа был тяжело ранен.

Добившись в районе Севастополя господства в воздухе, враг усилил натиск и на суше. К этому времени он подтянул к Севастополю свыше двух тысяч орудий и минометов, доведя плотность артиллерийского огня на главных направлениях до ста — ста десяти стволов на один километр фронта.

Во время последних рейсов в Севастополь мы почувствовали, что артиллерийский огонь фашистов стал намного интенсивнее. По этому поводу бывший командующий 11-й немецкой армией Манштейн в своих воспоминаниях пишет:

«В целом во второй мировой войне немцы никогда не достигали такого массированного применения артиллерии, как в наступлении на Севастополь».

…Подходим к боновым заграждениям. Обычно в светлое время суток гитлеровцы вели огонь по входящим и выходящим из Севастополя кораблям. При этом корабли ОВРа базы ставили дымовую завесу, не давая возможности гитлеровцам вести прицельный огонь. Но на сей раз береговые батареи противника молчали. Что бы это могло означать? В последние дни дымовых шашек в Севастополе было очень мало. В первую очередь защитникам города доставляли оружие, боеприпасы, продовольствие. Для нас все же несколько шашек зажгли. Но это была слишком слабая маскировка. Хорошо, что противник не стрелял. Теплоход «Грузия», тральщики и сторожевые катера спокойно прошли боновые ворота.

Бухты Севастополя, обычно заполненные военными кораблями, судами вспомогательного флота, базовыми буксирами, рыболовными сейнерами, на этот раз выглядели пустынными.

Капитан–лейтенант Фокин получил приказание швартоваться к Минной пристани, я — к причалу холодильника, а катера еще раньше повернули в Стрелецкую бухту.

«Щит» и «Грузия» втягиваются в Южную бухту. И тут звучит доклад сигнальщика Радченко:

— Пять «юнкерсов» прямо по носу!

Самолеты уже заходят для атаки. Даю полный ход, чтобы уклониться от бомбовых ударов. А вот «Грузия» не может это

сделать: огромный транспорт лишен возможности маневрировать в небольшой бухте. Позади нас гремят мощные взрывы. Оборачиваюсь назад, и острая боль пронзает грудь: массивная мачта теплохода взлетает в воздух, медленно переворачивается и падает в воду. Машинально отворачиваю рукав реглана и смотрю на циферблат: 4 часа 48 минут. Дым от авиабомб рассеивается, и уже хорошо видно, как транспорт погружается в воду. Катера снимают с теплохода воинские подразделения.

Огонь по самолетам ведут лишь артиллеристы «Щита». Становится ясно, что у зенитчиков базы иссякли боеприпасы.

Швартуемся. А в воздухе появляется новая группа вражеских бомбардировщиков. Она несется прямо на нас. Неподвижный тральщик представляет для самолетов отличную цель. Но, встреченные дружным огнем зенитчиков, «юнкерсы» отворачивают в сторону. Бомбы ложатся неточно. Правда, их близкие разрывы причиняют нам немало неприятностей. Поступают доклады о том, что нарушилась центровка главного двигателя, вышло из строя несколько вспомогательных движков и нарушено рулевое управление. Осколки в некоторых местах пробили корпус тральщика. Хорошо, что не задели бутылки с зажигательной смесью. Приказываю аварийной партии во главе с боцманом Евменовым быть наготове.

Быстро выбираем остатки посеченных бомбами швартовов и переходим в Северную бухту к Угольной пристани. Сотников организует выгрузку ящиков с противотанковыми бутылками. Краснофлотцы складывают их подальше от корабля и от причальных построек. Затем достаем все наличные брезенты и пытаемся хоть как–то замаскировать тральщик. По–видимому, это нам удается: вражеские самолеты нас больше не тревожат. Однако на душе скверно. Перед глазами стоит тонущий транспорт. Мы сделали все, что могли для прикрытия «Грузии», но на тральщике не так уж много противовоздушных средств, да и база уже не смогла помочь в отражении налетов авиации противника.

В этот же день значительные потери от вражеской бомбежки понес «БТЩ-27». Получив несколько пробоин, тральщик затонул.

«Щит» пробыл в Севастополе сутки. С тяжелым сердцем смотрели мы на родной город. Он был весь в руинах. Кое–где догорали еще уцелевшие к тому времени здания.

Наши войска просто задыхались от нехватки боеприпасов. На десять вражеских снарядов они отвечали лишь одним. Против одного нашего истребителя в воздух поднимались десять фашистских. Натиск противника усиливался на всем южном крыле фронта.

Уходим из Севастополя вечером 14 июня. На близлежащих холмах гремят бои. Глухо ухают разрывы снарядов и мин, почти не прекращается треск пулеметов. Линия фронта обозначается сотнями ракет в ночном небе.

Поворачиваем на фарватер. Я снова навожу бинокль на огненную дугу фронта и погруженные в темноту ночи развалины города. Губы беззвучно шепчут: «До свидания, родной Севастополь, мы вернемся сюда!»

Скоро берег скрывается за горизонтом. Мы с комиссаром присаживаемся на разножки у обвеса мостика. Разговор заходит о положении на фронтах, о героической обороне Севастополя, о быстром боевом становлении экипажа, об имеющихся еще у нас недостатках.

Мне нравятся такие наши «военные советы». Когда выпадает возможность — будь то в море или в базе, — мы с комиссаром стараемся обменяться мнениями по текущим делам, что–то подсказать друг другу, а то и просто поговорить о чем–то сугубо личном, сокровенном. Мне, молодому командиру, очень нужны такие беседы. Мнение и советы Никиты Павловича, зрелого партийного работника, обладающего большим, чем у меня, жизненным опытом, помогали принимать правильные решения, лучше видеть главное. И если я за год войны хоть сколько–нибудь вырос как командир, этим я во многом обязан Савощенко. С ним как–то легче преодолевались трудности. Во всей своей командирской деятельности я твердо опирался на надежное и верное плечо комиссара — достойного представителя партии.

Мы идем вместе с четырьмя катерами–охотниками. Переход заканчивается благополучно. Уже в Туапсе с горечью узнаем о тяжелом повреждении тральщика «Гарпун», остававшегося в Севастополе. Когда мы ушли из главной базы, «Гарпун» подвергся массированному налету вражеской авиации и получил три прямых попадания. Погибли комиссар тральщика Иван Евсеевич Цыганков, дублер командира электромеханической боевой части Л. П. Воротников, краснофлотцы Г. А. Булыгин и Ф. Е. Лебедев. Многие были ранены.

Корабль получил тяжелые повреждения, но оставался на плаву. Командование ОВРа приняло решение пополнить экипаж «Гарпуна» оставшимися в живых членами команды «БТЩ-27» и увести «Гарпун» в Туапсе.

Перед переходом на тральщике убрали сильно поврежденные мачту и часть надстроек, наскоро заделали пробоины, подремонтировали рулевое устройство. Дизеля оказались поврежденными, но еще могли развивать малый и средний ход. Вооружение корабля восстановить не удалось: артиллерийские

установки и пулеметы были основательно разбиты.

Тральщик с ограниченным запасом топлива и почти без воды и продуктов совершал переход в одиночку. Сначала он шел на юг, затем повернул на восток и дальше следовал вдоль турецких берегов. Командир «Гарпуна» Г. П. Кокка и штурман Б. С. Львов определили командный пункт на корме. Они вели корабль, не располагая приборами управления. На БТЩ был лишь шлюпочный компас, но и он, рассчитанный на действие в деревянной шлюпке, в условиях корабля работал неточно. Одна надежда была, как у древних мореплавателей, — на солнце и звездное небо.

Командир управлял тральщиком через посыльных, которые передавали его команды машинистам и рулевым.

Румпельное отделение было полузатоплено, и краснофлотцы, управлявшие рулем вручную, стояли по колено в воде. Но особенно тяжело приходилось мотористам. Вентиляция не работала, поэтому в отсеках скапливалось много едкого дыма. К тому же температура в машинных отделениях была настолько высокой, что людям приходилось то и дело выскакивать на верхнюю палубу, чтобы вдохнуть свежего воздуха.

19 июня в 13 часов 20 минут сигнальщик обнаружил вражеский самолет–разведчик, а через час появились «юнкерсы». Они поочередно пикировали на беззащитный корабль, засыпая его бомбами. На тральщике уцелела единственная винтовка, и электрик Тихонов, сидя на развороченном банкете орудия, стрелял из нее по самолетам.

Потопить корабль гитлеровцам не удалось и на этот раз. Но тральщик получил новые повреждения. В цистерны с дизельным топливом попала забортная вода. Трое краснофлотцев были ранены.

Между тем «Гарпун» упорно продолжал идти, держа курс на мыс Пицунда. Механик с погибшего «БТЩ-27» С. Т. Саблуков организовал борьбу за живучесть корабля. Ему помогал боцман А. П. Мироненко, тоже ранее служивший на «двадцать седьмом». Под руководством механика мотористы и трюмные около двух суток заделывали пробоины, откачивали из отсеков воду. В трудный час самоотверженно и мужественно действовали командиры отделений мотористов Доронин, Пономарев и другие старшины и краснофлотцы.

20 июня в 10 часов показался Кавказский берег. Штурман определил место корабля: «Гарпун» находился в районе Сочи, Адлер. Командир взял курс на Туапсе, где имелась ремонтная база.

Когда израненный «Гарпун» входил в порт, я приказал

сыграть «большой сбор»[17]. Героический тральщик мы встретили в почетном строю. Этого славный экипаж «Гарпуна» заслужил своей железной волей, мужеством, высокой морской и боевой выучкой, беззаветной верностью своему долгу.

Морской извозчик

Все чаще «Щит» выступал в роли транспортного судна, или морского извозчика, как в шутку теперь называли краснофлотцы свой тральщик. Нам приходилось перевозить и войска, и боеприпасы, и горючее. Впрочем, перевозками занимались и другие корабли флота — эсминцы, сторожевики и даже подводные лодки.

Использовать боевые корабли в транспортных целях вынуждала боевая обстановка. Противник, укрепившись в Крыму[18], все более усиливал противодействие нашим перевозкам на Черном море. С конца мая 1942 года его торпедные катера несли постоянный блокадный дозор в районе Севастополя. Ночью, в хорошую погоду, они находились на позиции выжидания у севастопольского фарватера, пытаясь совместно с авиацией или самостоятельно атаковать наши конвои. Там же, на воде, сидели с выключенными моторами немецкие гидросамолеты–торпедоносцы, оснащенные шумопеленгаторами. Я уже не говорю о том, что севастопольский фарватер теперь был пристрелян дальнобойной артиллерией противника.

Каждый поход в Севастополь экипаж воспринимал как особо важное боевое задание.

В последний раз мы направились в осажденный Севастополь 1 июля 1942 года. Было около четырех утра, когда «Щит» вместе с тральщиками «Защитник», «Взрыв» и «БТЩ-16» оставил Новороссийскую бухту. Нам предстояло доставить защитникам главной базы флота боеприпасы и продовольствие.

Между тем положение Севастополя уже было критическим. Он сражался с противником, имевшим почти двойное превосходство в людях и несравнимое — в авиации, танках, артиллерии[19]. Враг продолжал перебрасывать сюда свои резервы с других участков фронта.

Перед выходом из Новороссийска я уже знал, что вражеские войска форсировали Северную бухту. Но мы знали и другое: севастопольцы оказывают врагу ожесточенное сопротивление. Они стоят насмерть, с боями отстаивают каждую пядь родной земли. Особенно нас изумил и потряс бессмертный подвиг артиллеристов 30-й батареи. Когда кончились снаряды, воины заперлись в башнях, железобетонных люках и взорвали себя вместе со всей батареей. При этом взлетели в воздух десятки фашистских солдат и офицеров, проникших к орудиям.

По диспозиции перехода, определенной штабом, «Щит» был передним мателотом, за ним в кильватер шел «шестнадцатый»,

позади него в пяти милях следовали остальные тральщики. С воздуха нас прикрывали два самолета ДБ-3, имевшие большой радиус действия. Конечно, два бомбардировщика — это не так много, но с ними как–то спокойнее, увереннее чувствуешь себя.

Через некоторое время эти самолеты сменяет другая пара ДБ-3. Но к 14 часам бомбардировщики исчерпывают своя возможности для сопровождения и ложатся на обратный куре.

Погода благоприятствует переходу — дует слабый остовый ветерок. Мерно покачиваясь на легкой волне, тральщики полным, 16-узловым ходом идут заданным курсом.

Под вечер поступает радиограмма от начальника штаба флота контр–адмирала И. Д. Елисеева: в связи с дальнейшим обострением обстановки в Севастополе в Стрелецкую и Камышевую бухты входить нельзя; в полночь подойти к Херсонесской пристани и, взяв людей, следовать в Новороссийск.

Не верится, что Севастополь уже в руках врага. Несколько позже мы узнали о решении Ставки Верховного Главнокомандования об оставлении города. Его защитники эвакуировались подводными лодками, катерами, различными плавсредствами. Но на отдельных участках обороны Севастополя бои продолжались до 9 июля. Исчерпав все возможности для сопротивления, группы бойцов и командиров прорывались вдоль побережья в горы, многие уходили из города вплавь, надеясь встретить в море свои корабли.

Но в тот день, 1 июля, нам было известно, что небольшой клочок Херсонесского полуострова еще удерживается нашими частями. На помощь им и спешили мы изо всех сил.

Наш курс и строй — прежние. До Крымского побережья остается еще около сотни миль. Скоро наступят сумерки. Еще немного, и тогда, в темноте, фашистские самолеты вряд ли смогут обнаружить нас. Но нет, не удается избежать встречи с ними. Напряженную тишину, установившуюся в эти минуты на мостике, нарушает резкий голос сигнальщика:

— Правый борт, курсовой девяносто, «Хейнкель-111».

Небо чистое, светло–голубое, для авиации лучших условий не придумаешь. Через несколько минут появляется еще один Хе-111, и оба самолета кружат над нами, не входя в зону досягаемости корабельных орудий. Потом летчики скрываются за горизонтом, но примерно в 19 часов я одновременно с сигнальщиками замечаю со стороны Крыма пять темных точек. Самолеты на большой высоте идут прямо на нас. Сейчас уже можно рассмотреть — это «юнкерсы».

К тому времени погода заметно ухудшается. Ветер усиливается до пяти баллов. Волнение моря затрудняет наводку

орудий. Словно чувствуя это, Ю-87 нагло приближаются к «Щиту» и все пять начинают пикировать. Я успеваю отвернуть корабль от их удара. Однако они, развернувшись, снова атакуют.

— Чувствуется, нас принимают за флагмана, — замечает комиссар.

— Да, идем головным, поэтому так считают, — соглашаюсь с ним.

Качка мешает зенитчикам вести заградительный огонь. Теперь больше надежд на маневрирование, хотя и оно нелегко дается — при резких поворотах волна с грохотом обрушивается на верхнюю палубу, грозя смыть за борт людей. Вот и приходится внимательно следить и за самолетами, чтобы не пропустить момент отрыва бомб, и за волной, чтобы она не захлестнула корабль. При всем этом надо создавать и условия, выгодные для ведения зенитного огня.

Нелегкое это дело, но возможное, особенно теперь, когда за плечами год тяжелейших испытаний. И у меня, и у других членов экипажа практических навыков стало куда больше. В бою люди чувствуют себя увереннее, хладнокровнее, и глазомер отработан лучше. При воздушном налете противника крайне важно быть внимательным. Мало заметить, когда бомба отрывается от фюзеляжа. Нужно еще учитывать, что после отрыва несколько секунд ее несет по горизонтали сила инерции и лишь затем бомба медленно переходит в вертикальное падение. Опоздай с принятием правильного решения хотя бы на секунду, не выполни рулевой или моторист вовремя отданную команду, и корабль окажется в тяжелом положении.

У нас еще нет таких приборов, которые бы молниеносно выдавали данные о противнике, о его скорости, высоте полета, маневрировании и т. д. Такие автоматы, электронно–вычислительные устройства появятся значительно позже, уже после войны. Пока же управление зенитной стрельбой ведется в основном по трассирующим снарядам. И если, скажем, неточно определена высота полета самолетов, заградительный огонь не станет для них препятствием.

Особенно трудно установить высоту, с которой летчик переходит в пикирование. Но нужно: от этого зависит определение скорости снижения самолета, что в свою очередь является исходным для изменения в процессе стрельбы дистанции и угла упреждения. А если еще учесть, что все это делать приходится в считанные секунды и в условиях, когда вокруг тебя рвутся бомбы, то станет ясно, как тяжело приходится нашим комендорам.

Этими обстоятельствами объясняется и сложность

маневрирования по уклонению от авиабомб.

Налет длится уже полтора часа. Накалились стволы зенитных установок. Охрип и устал лейтенант Сотников, громко отдавая команды артиллеристам. Без отдыха, на одном дыхании действуют зенитчики, рулевой и мотористы, А враг упорствует все сильнее. Все ближе и ближе к «Щиту» ложатся авиабомбы. Вот две из них падают почти у борта. Корма тральщика резко поднимается над волной, работающие винты обнажаются, и от их бешеного вращения корабль содрогается всем корпусом. В следующее мгновение на палубу и надстройки обрушивается многотонная масса воды, выброшенная кверху мощными взрывами бомб. В помещениях гаснет свет. Сорвавшийся с креплений компас сильно бьет в лицо Васильянова, но рулевой не оставляет поста. Потом на корабле вдруг все затихает.

Поначалу до меня не доходит, что «Щит» стоит, дизеля не работают. Мои мысли все еще были заняты маневром корабля, уклонением от бомб. Поняв наконец, что корабль потерял ход, я начинаю осматриваться. «Юнкерсы», израсходовав бомбовый груз, уже удалились. А впереди были видны очертания Херсонесского полуострова.

Механик Самофалов докладывает, что дизеля не запускаются; чтобы установить причину, необходимо вскрывать их корпуса.

Оставляю за себя на мостике лейтенанта Сотникова и вместе с Самофаловым спускаюсь в машинные отделения.

— Другого выхода нет, — пожимает плечами мичман Ляхевич. — Мы уже советовались со старшинами.

— Вскрыть корпуса, — отдаю приказание механику и сразу же возвращаюсь на мостик.

А тральщик беспомощно покачивается на волне. Положение, как говорится, хуже некуда. О случившемся сообщаю на «Защитник» и разрешаю кораблям следовать дальше. Они обгоняют нас, направляясь к полуострову. Беру бинокль и всматриваюсь в береговую черту. Над ней возвышается колокольня бывшего Георгиевского монастыря. Досадно, что не дотянули до берега!

Тральщики уходят все дальше и дальше, растворяясь в наступающих сумерках. Вскоре стало совсем темно. Теперь нам легче — в ночное время фашистские самолеты вряд ли обнаружат «Щит». Но летняя ночь коротка, а доклады из машинных отделений поступают неутешительные. У одного двигателя нарушилась центровка главного вала, у другого образовалась трещина на головке поршня, поэтому давление масла в магистрали упало до нуля.

Томительно долго тянется время ремонта. Наконец заработал один дизель. Но механик предупреждает: корабль может развить самое большее пять узлов. Второй дизель по–прежнему не запускается. Расчеты штурмана показывают, что таким ходом мы придем к Херсонесскому маяку лишь в полдень 2 июля. Конечно, вражеская авиация не позволит нам подойти к причалу и принять людей — для нее тральщик станет слишком хорошей мишенью. Вместе с комиссаром приходим к выводу, что в создавшейся обстановке выход один — следовать в Новороссийск. Свои соображения докладываем радиограммой в штаб флота и вскоре получаем «добро».

Возвращаемся в Новороссийск кратчайшим путем. Рассвет застает нас на траверзе Феодосии, которая, как и весь Керченский полуостров, находится в руках врага. Здесь базируются торпедные катера противника. Сейчас штормит, катера вряд ли выйдут в море, однако наши комендоры приготовились в любую минуту открыть огонь.

Сигнальщик слева по борту заметил белый предмет. Его трудно разглядеть и в бинокль. Решаю подойти поближе к предмету. Через некоторое время удается установить, что это над волнами покачивается одинокий парус. Подходим еще ближе и с удивлением замечаем, что парус необычной формы и поднят он на гидросамолете. Сигнальщик Радченко докладывает:

— Наш двухмоторный гидросамолет типа «ГСТ».

В бинокль вижу: в машине копошатся люди.

— Не иначе как потерпели аварию, — говорит штурман.

— По всему видно, что это так, — отвечаю ему. — Пойдете на шлюпке к самолету.

— Есть! — отвечает Чуйко и сбегает с мостика.

Сотников спускает на воду шестерку. Корабль стопорит ход. В считанные секунды шлюпка оказывается за бортом, и дежурные гребцы во главе с лейтенантом Чуйко наваливаются на весла.

Первым делом Чуйко доставил на «Щит» раненых и женщин. Всего же на гидросамолете оказалось 33 человека. Шлюпка сняла их за четыре рейса. Затем по просьбе командира воздушного корабля капитана Малахова была перевезена на тральщик часть вооружения и оборудования. Из–за сильного волнения моря гидросамолет буксировать не удалось. Его пришлось расстрелять. Владимир Левицкий дал несколько очередей из крупнокалиберного пулемета, и самолет вспыхнул как свеча, начал крениться, потом перевернулся и затонул. В эти минуты экипаж «ГСТ-9» находился на верхней палубе. Надо было видеть суровые лица летчиков, выражавшие их душевную боль. Воздушные бойцы прощались со своей машиной, на которой

совершили десятки боевых вылетов.

Капитан Малахов поднялся на мостик. Он рассказал, что «ГСТ-9» в составе подразделения гидросамолетов в ночь на 1 июля вылетел с Кавказского побережья в Севастополь. Самолеты, имея задание эвакуировать раненых и летно–технический персонал авиачасти, приводнились в одной из севастопольских бухт под артиллерийским огнем противника. Кроме раненых Малахов принял также личный состав 12-й авиабазы капитана Пустыльникова.

Взлетели, когда уже начало светать. Передав управление второму летчику лейтенанту Иванову, капитан со штурманом Шевченко обсудили обстановку. Было решено проложить курс мористее, где была меньшей вероятность встречи с авиацией противника.

Летели низко над водой. После бессонной ночи Малахова клонило ко сну, но он крепился. Дремоту отогнал доклад штурмана о том, что самолет проходит траверз Феодосии.

— Ну, кажется, все обходится хорошо, — удовлетворенно заметил капитан. Но в следующую минуту его слух уловил, что левый мотор заработал с перебоями, а потом и вовсе заглох.

В этой сложной ситуации выход один — посадить машину на воду. Малахов берет управление на себя и начинает снижение. «ГСТ-9» удачно коснулся килем бушующего моря и закачался на волнах.

Командир и штурман вскоре с тревогой заметили, что самолет несет к Крымскому берегу. Но потом направление ветра резко переменилось, и машину стало отжимать мористее. Тут у Малахова родилась идея соорудить парус, чтобы ускорить дрейф самолета в сторону Кавказа. За эту мысль ухватился бортмеханик Артамонов. Дюралевые отпорные крюки он приспособил под мачту, а из парашюта и чехлов изготовил парус со вшитыми в него шкотами.

Теперь гидросамолет быстрее относило в открытое море. Но белое полотнище демаскировало путешественников. Немецкие самолеты несколько раз атаковали машину. Ее экипаж встречал их огнем из обеих турельных установок. Гитлеровцы так и не смогли потопить «ГСТ-9», но осколки авиабомб пробили бензобаки и повредили правый мотор. Для предотвращения пожара бензин из баков пришлось слить в море. Теперь шансы на спасение еще более уменьшились — подняться в воздух самолет уже никак не мог. Надежд на то, что его заметят наши корабли, тоже было мало: их постоянные маршруты проходили значительно южнее. На борту гидросамолета не было продуктов. Установить радиосвязь со своим аэродромом не удавалось.

Потерпевшим бедствие оставалось одно — положиться на попутный ветер.

В 11 часов 2 июля с самолета заметили наш «Щит». Не зная точно, чей корабль появился на горизонте — свой или вражеский, Малахов и Пустыльников решили уничтожить все документы и изготовиться к бою. «Если перед нами враг, будем драться до последней возможности, погибнем, но не сдадимся», — заявили летчики и пассажиры. Но вот они увидели на корабле советский Военно–морской флаг.

— Охватившей нас радости не было границ, — говорил капитан Малахов. — От всех нас великое спасибо экипажу тральщика за спасение.

— Мы только выполнили свой долг, — ответил комиссар Савощенко.

Спасение людей с аварийного самолета заняло около часа. Все происходило в дневное время и, можно сказать, на виду у противника. Но, к счастью, вражеские самолеты не появлялись. Остаток пути мы прошли спокойно.

В Новороссийском порту с трудом находим себе место у причала. Повсюду видны следы недавних бомбежек. Невдалеке от нашей стоянки из замутненной воды торчат трубы и угол мостика лидера «Ташкент». Смотрю на эту грустную картину, и невыносимая тяжесть сдавливает грудь.

«Ташкент» был самым быстроходным кораблем на Черном море. И слава боевая шла о нем по всему флоту. Лидер принимал активное участие в обороне Одессы. Нередко он обстреливал вражеские позиции с самых коротких дистанций — 90 и менее кабельтовых. Командир отряда действовавших под Одессой кораблей контр–адмирал Д. Д. Вдовиченко передал тогда на все корабли семафор: «Учитесь стрелять и вести себя под огнем противника у лидера «Ташкент».

В конце ноября 1941 года лидер вместе с эсминцами «Сообразительный» и «Способный» в условиях 10-балльного шторма успешно выполнил правительственное задание по конвоированию к Босфору танкеров «Аванесов», «Сахалин», «Туапсе» и вспомогательного крейсера «Микоян», направлявшихся на Дальний Восток.

Яркую страницу «Ташкент» вписал в историю обороны Севастополя. Легендарными стали его походы и прорывы в осажденный город, где обстреливался каждый метр земли и прибрежных вод. В течение одной недели — с 17 по 25 мая 1942 года — он совершил сюда из Новороссийска три рейса, доставив 2535 бойцов, 215 тонн грузов и эвакуировав около 1000 раненых. Пять раз «Ташкент» прорывался в Севастополь в июне. 27 июня,

во время последнего, семнадцатого рейса, при возвращении в Новороссийск корабль подвергся атакам 86 фашистских самолетов, сбросивших на него более 300 бомб. Командир лидера В. Н. Ерошенко сумел уклониться от прямых попаданий, но от близких разрывов на «Ташкенте» возникли серьезные повреждения. Через три пробоины корабль принял около 1900 тонн воды и получил значительный дифферент на нос. Но благодаря героическим усилиям экипажа лидер продолжал следовать в Новороссийск, успешно отбиваясь от вражеских бомбардировщиков. Командование флота выслало навстречу «Ташкенту» эсминец «Бдительный», спасательное судно «Юпитер» и семь торпедных катеров. Эскадренный миноносец взял его на буксир и ввел в гавань.

На следующий день на «Ташкент» прибыл командующий Северо — Кавказским фронтом Маршал Советского Союза С. М. Буденный. Он выразил экипажу благодарность за совершенный подвиг, а через несколько дней все моряки корабля — 367 краснофлотцев, старшин и командиров — удостоились высоких правительственных наград. Капитану 3 ранга В. Н. Ерошенко и военкому батальонному комиссару Г. А. Коновалову были вручены ордена Ленина.

Когда мы ошвартовались, Василий Николаевич Ерошенко пришел к нам на тральщик. Он поделился подробностями последнего похода в Севастополь, рассказал о налете авиации противника на Новороссийский порт и о гибели «Ташкента»…

Инженеры базы обследовали «Щит» и признали, что он нуждается в ремонте. Особенно встревожило их предположение о деформировании линии вала.

Пробоины в корпусе мы заделали быстро. А для того чтобы исправить многотонный вал, нас направили на реку Хопи, где в то время создавалась ремонтная база. В устье этой реки перебазировалось и наше соединение, которое после оставления Севастополя стало называться бригадой траления и заграждения. Там и закончил ремонтные работы наш тральщик.

Задания транспортного характера мы получали и в последующем. Так, 7 августа нам было приказано перевезти часть оборудования, предназначенного для судоремонтных мастерских соединения.

Утро того дня застает нас в Туапсе. Выдалось оно удивительно тихим и ласковым. Горы, окружающие город, окутаны легкой дымкой. Смотришь на их очертания и на мгновение забываешь о том, что идет война, что лишь накануне немецко–фашистская авиация совершила массированный налет на город и порт. В воздухе еще стоит резкий запах гари. В городе

и теперь разбирают дымящиеся развалины домов, извлекая из–под них тела погибших горожан.

Положение на Кавказе складывается очень тяжелое — и на суше, и на морском театре. С начала августа гитлеровское командование, стремясь сорвать наши морские перевозки, предпринимает систематические бомбовые удары по портам Новороссийск и Туапсе.

Утром 8 августа мы переходим к другому причалу, на который уже доставлены станки для наших мастерских. Как всегда, погрузкой руководит уже немало поднаторевший в этом деле лейтенант Сотников. Августовское солнце, поднимаясь по небосводу, греет все сильнее.

Краснофлотцы и старшины, обливаясь потом, работают без перерывов: в любую минуту могут налететь фашистские самолеты.

С мостика вижу, как к командиру вахтенного поста подходят люди в штатском и о чем–то спрашивают. На стенку выходит старший политрук Савощенко. Поговорив с ними, он поднимается ко мне.

— Это рабочие судоремонтных мастерских и их семьи. Они эвакуируются в Поти. Надо бы взять их с собой, Владимир Михайлович.

— Возьмем обязательно, — отвечаю комиссару. — На этот счет есть приказание контр–адмирала Фадеева. Но предварительно нужно проверить, есть ли у них разрешение на выезд. Посадку произведем после погрузки станков.

— Вот это дело, — улыбается Никита Павлович.

Он тут же поручает радисту Леонову, исполняющему и обязанности писаря, составить список эвакуируемых, а сам направляется к туапсинцам объяснять порядок посадки.

В полдень погрузка оборудования заканчивается. Под его тяжестью «Щит» осел в воду выше ватерлинии.

Дежурный командир отдает распоряжение начать обед, но в эту минуту звучит сигнал воздушной тревоги. Со стороны моря над портом появляется большая группа фашистских самолетов.

Комендоры тут же открывают зенитный огонь. Вода в бухте кипит от взрывов бомб. Эвакуируемые рабочие, их семьи мечутся на причале, не зная, где укрыться. Некоторые из них бросаются к нам на тральщик. Взрывной волной сбрасывает со сходни в воду женщину с грудным ребенком на руках. Погружаясь вместе с матерью, ребенок хватает ручонками воздух. К счастью, рядом со сходней оказывается кок Николай Братских. Не медля ни секунды, не успев даже снять белый фартук, Братских бросается за борт. Сначала он подбирает и передает на тральщик

ребенка, а потом спасает женщину. В кают–компании военфельдшер Прилипко оказывает первую помощь маленькому пациенту и, завернув его в белый стерильный халат, передает пришедшей в себя матери.

А налет продолжается. Самолеты, развернувшись, снова пикируют на корабли. С мостика хорошо видно, как небольшие бомбы ложатся в воду словно по линейке, приближаясь к тральщику. Но цепочка взрывов вдруг обрывается, не дотянув до нас с десяток метров. Возможно, это случайность? О нет! Это сыграла свою роль плотная стена огневой завесы, своевременно поставленная перед «юнкерсами» зенитчиками.

Нельзя больше стоять неподвижной мишенью у причала. И я колоколами громкого боя даю сигнал: «По местам стоять, со швартовов сниматься!» Убрана сходня, приняты концы. Манипулирую ручкой машинного телеграфа. Тральщик медленно оставляет причал и, набирая скорость, выходит на внешний рейд. Здесь, маневрируя на полных ходах, корабль уклоняется от очередных атак самолетов.

Корабельные артиллеристы и береговые батареи ведут непрерывный огонь. Неотрывно наблюдаю за «юнкерсами», чтобы не угодить под их удар. Вот они опять заходят для пикирования. Перед ними возникает густая цепочка желтых облачков. Вдруг загорается один бомбардировщик, и тут же вспыхивает другой. Оба самолета, оставляя за собой шлейфы густого черного дыма, врезаются в море.

Бомбардировка длится до самой темноты. Когда наступает затишье, получаю радиограмму из штаба базы. Наряду с доставкой в Хопи оборудования нам вместе с катером–охотником предстоит отконвоировать в Поти транспорт. Выход — в 22 часа. Возглавить конвой приказано мне.

Ну что ж, все ясно, будем конвоировать. Не впервой. Возвращая радиограмму старшине радистов Федору Подмазко, замечаю, что его лицо выглядит очень усталым. У нас по штату всего лишь три радиста, а им приходится одновременно нести две самостоятельные вахты: одну — в рубке по основным каналам, другую — на мостике на ультракоротких волнах. Отдыхают они мало, но жалоб от них мы никогда не слышим.

Выясняется, что уходить в море без захода в порт не можем: не все эвакуируемые успели сесть на корабль, а у многих, уже находившихся на борту, вещи остались на причале. Входим в гавань, окутанную дымом. В порту и в городе полыхают пожары. Глаза слезятся от маслянистой нефтяной гари. В условиях светомаскировки и в сплошном дыму с большим трудом отыскиваем причал, где стояли под погрузкой. Пока принимаем

на борт рабочих и их семьи, связываюсь с транспортом и морским охотником, которые включены в состав конвоя. Затем снова выходим из гавани и, заняв место впереди судна, берем курс на Поти. Морской охотник идет замыкающим.

Вся эта операция с заходом в Туапсе занимает меньше часа. И хотя экипаж был уже измотан погрузкой оборудования, многочасовым отражением атак самолетов и маневрированием, моряки безупречно выполняют свои обязанности. Я снова и снова испытываю чувство восхищения людьми корабля, их высоким боевым порывом, сознанием ответственности, возложенной на их плечи Родиной, партией, народом.

Моряки «Щита» окружают вниманием и заботой пассажиров, уступают им свои койки в кубриках и каютах, угощают ужином.

У многих из нас семьи оказались в таком же положении, а у некоторых — в районах, временно оккупированных врагом. Каждый тревожится за судьбу своих близких, живет в ожидании вестей от них. С нетерпением жду писем и я. Жена эвакуирована из Серпухова в далекий уральский городок Асбест. Радуюсь каждой весточке от нее. И горжусь своей Валентиной. Пишет, что работает в женсовете при горвоенкомате, помогает эвакуированным быстрее устроиться и включиться в производительный труд. А как–то прислала даже вырезку из газеты «Асбестовский рабочий» о работе женсовета.

Письма на корабль идут со всех концов страны, и наш комиссар, секретари партийной и комсомольской организаций, активисты широко используют их в агитационно–пропагандистской работе — в политбеседах, в стенной печати.

После напряженного и тяжелого дня, пережитого в Туапсе, на тральщике постепенно устанавливается привычная походно–боевая обстановка. Ночь выдалась светлая. Наш небольшой конвой следует, прижимаясь ближе к берегу, чтобы слиться с ним для маскировки. Слева ночной горизонт образуют высокие Кавказские горы. На побережье — ни огонька, здесь теперь проходит прифронтовая полоса.

Я, как всегда в походе, на ходовом мостике. Вахтенным командиром с поля часов заступил лейтенант Сотников. Комиссар обходит боевые посты. Его голос слышен на полубаке. Никита Павлович рассказывает краснофлотцам о положении на фронтах, и прежде всего на Кавказе.

Идем средним ходом — такова максимальная скорость транспорта. Справа на поверхности моря к кораблю бежит серебристая лунная дорожка. Но эта экзотика сейчас нам ни к чему. Луна и ее дорожка могут навести на нас подводную лодку или какой–нибудь другой вражеский корабль.

Я втискиваюсь в выносной штурманский пост и вместе с лейтенантом Чуйко просматриваю прокладку на карте. Это не проверка штурмана, а анализ и уточнение курса — нам обоим хочется убедиться в том, что все предусмотрено и учтено. А в Чуйко я всегда уверен. В любую минуту он может доложить место корабля в море, и еще не было случая, чтобы был допущен просчет.

Далеко за полночь меня начинает одолевать дремота. Присаживаюсь на разножку у машинного телеграфа. Но вот над морем прокатывается грохот мощного взрыва. Справа от нас милях в десяти виден большой огненный шар.

Что же это может быть? Мы знали, что мористее нашего конвоя шел транспорт «Севастополь». Неужели с ним что случилось? Принимаю решение идти к месту взрыва, оставив в охранении своего транспорта катер–охотник.

Развивая полный ход, спешим к судну. На его борту много эвакуируемых новороссийцев, а трюмы забиты авиационными моторами. Выходим к месту трагедии, но транспорта уже нет, он затонул. В воде плавают люди. Среди них есть женщины и дети.

Стопорим машины, спускаем на воду шлюпки, выбрасываем за борт спасательные средства. Люди подплывают к тральщику, и краснофлотцы, расположившись у борта попарно, ловко вытаскивают их из воды. К «Щиту» подходят шлюпки. Высадив спасенных, они снова уходят подбирать пассажиров и членов команды транспорта.

За полчаса подбираем около ста человек. Только успеваем поднять на борт одну шлюпку, как звучит тревожный доклад сигнальщика Радченко:

— След торпеды, левый борт, девяносто, идет на тральщик!

Слышу возгласы подплывших к кораблю людей:

— Капитан, торпеда!

— Торпеда!

Бросаю взгляд на водную поверхность и ясно вижу пузырчатый белесый след, приближающийся к тральщику. Тут же перевожу ручку машинного телеграфа на «полный вперед». Но мотористы не успевают запустить дизели — торпеда уже под тральщиком…

Все, кто был на верхней палубе и мостике, ожидали взрыва. Я инстиктивно ухватился за поручни. Но проходит секунда, вторая, третья… Случилось просто непостижимое: след торпеды показался уже с правого борта. Смертоносная сигара прошла под килем, не коснувшись корпуса «Щита». А ведь тральщик, тяжело груженный станками, теперь сидит в воде глубже обычного. Быть может, плохо сработал гидростатический аппарат, управляющий

движением торпеды по глубине? Или это была неконтактная торпеда, взрывающаяся под воздействием лишь магнитного поля корабля? Но как бы там ни было, снаряд оказался плохо подготовленным к выстрелу и беда нас миновала.

Ругаю себя за необдуманный поступок: нельзя было стопорить машины! Враг наверняка видел, что транспорт шел без охранения, и спешить уходить из района атаки ему было незачем. А я этого не учел.

«Щит» дает ход. Прибавляю скорость и командую:

— Право на борт!

Когда поворачиваем от курса градусов на шестьдесят, сигнальщик докладывает:

— По левому борту параллельно с тральщиком след торпеды.

Но «Щит» уже на ходу, и теперь можно уклоняться от торпедных ударов.

Трудно сказать, кто потопил «Севастополь» и сейчас атакует нас. Возможно, это подводная лодка, а может быть, торпедные катера. У нас нет гидроакустической и радиолокационной аппаратуры, а без нее ночью на расстоянии невозможно определить противника.

К месту гибели транспорта подходят катера–охотники. Они начинают подбирать остававшихся на воде людей.

А мы, приняв спасенных, поднимаем на борт вторую шлюпку и полным ходом возвращаемся к своему транспорту.

Члены экипажа поделились с пострадавшими сухим бельем. Многие из них оказались ранены. И тут снова в полную силу проявилось искусство нашего военфельдшера Прилипко. С помощью санитаров в эту ночь он спас не одну жизнь — сделал несколько легких операций.

Начальник хозяйственной службы главный старшина Степан Замори выделил для пассажиров хлеб, масло и консервы, а кок Николай Братских приготовил вкусный завтрак.

На тральщике лишь один кок, но наш стоит многих. Коммунист Братских отлично знает и любит свое дело. На камбузе поддерживается идеальная чистота. И человек Николай необыкновенный. Остроумен, весельчак, гармонист. Словом, один из любимцев команды.

Рассветает. Над горами заалела заря. Мы подходим к Сочинскому порту, чтобы высадить спасенных людей с транспорта «Севастополь». Но на вход «добро» нам не дают: ожидается налет самолетов противника. Останавливаемся на рейде и переправляем людей в порт на шлюпках и портовых катерах.

В 8 часов оставляем Сочинский рейд. Наш путь лежит на юг.

Слева по борту проплывают Хоста, Адлер, Гагра, Сухуми…

В воздухе время от времени появляются наши истребители, и от этого становится спокойнее на душе. Даже женщины с детьми выходят на палубу, чтобы подышать свежим воздухом, посмотреть на близкий экзотический берег.

Вечером на траверзе Поти расстаемся с транспортом и катером, разворачиваемся и идем к узкому руслу реки Хопи. Там швартуемся к барже, стоящей у берега.

В наступлении

На моем настольном календаре — 2 февраля 1943 года. Ночью мы пришли из Поти в прифронтовой Геленджик, доставив его защитникам боеприпасы. Началась разгрузка, и я сошел с мостика в каюту, чтобы немного отогреться. Не снимая реглана, сажусь за стол, борюсь с одолевающей дремотой. Спать некогда: от оперативного дежурного штаба флота вот–вот должен поступить ответ на мой запрос о дальнейших действиях.

После памятного августовского перехода в Хопи характер боевой деятельности «Щита» мало в чем изменился. Нашей главной задачей по–прежнему остается обеспечение морских перевозок и непосредственное участие в них на участке Батуми — Геленджик.

Враг стремится захватить наши военно–морские базы и порты Кавказского побережья и тем самым уничтожить Черноморский флот. Немецко–фашистское командование видит в этом важнейшее условие овладения Кавказом (план «Эдельвейс»). И резонно — наш флот, несмотря на тяжелые условия базирования, оказывает активное содействие приморскому флангу сухопутных войск, надежно прикрывает побережье от возможной высадки противником десантов с моря.

Осенью 1942 года гитлеровцы были остановлены на туапсинском направлении. После поражения врага под Сталинградом Советская Армия развернула наступление на огромном фронте от Ленинграда до Кавказа. И теперь все мы живем в предчувствии больших событий на юге. Морские пехотинцы поговаривают, что противник усиленно укрепляет свои позиции, особенно в районе Новороссийска. Выходит, он уже не собирается наступать, а ждет нашего удара.

Мои размышления прерывает стук в дверь. В каюту входит старшина 2-й статьи Анатолий Аношкин с радиограммой. Ее содержание несколько озадачивает: «Встать на якорь в бухте, завтра в 8.00 быть в штабе флота». Да, такое редко случается — будем сутки находиться без задания. К чему бы это?

Чуть встревоженный, выхожу на палубу. Навстречу спешит мой новый помощник лейтенант Е. Б. Якубовский, заменивший Николая Матвеевича Сотникова, назначенного с повышением — командиром дивизиона катерных тральщиков.

Якубовский докладывает, что выгрузка боеприпасов закончена. Я сообщаю ему о полученном указании, затем поднимаюсь на мостик. Вскоре тральщик отходит от причала и становится на якорь.

После завтрака ко мне в каюту заходит капитан–лейтенант Савощенко. Он теперь заместитель командира по политчасти. Но это его новое положение не изменило наших отношений. Мы по–прежнему работаем дружно, понимаем друг друга с полуслова.

— Людям просто не верится, что почти сутки отдыхаем, — говорит, улыбаясь, Никита Павлович. — Но коль выпала такая возможность, надо подумать, как лучше использовать свободное время.

— Давай подумаем, — отвечаю. — Прежде всего соберем командиров подразделений. Очень важно, чтобы каждый краснофлотец и старшина привел В порядок свое заведение, свой боевой пост.

— Вот именно, — подхватывает Савощенко. — Об этом я поговорю также с секретарями партийной и комсомольской организаций.

Весь день уходит на осмотр и ремонт механизмов. Вечером обхожу боевые посты и кубрики. В машинных отделениях и после ужина продолжаются работы. Здесь под руководством мичмана Ляхевича трудятся мотористы и электрики. Среди них вижу старшин Савенкова, Агафонова, Степаненко, Емельянова, краснофлотцев Артемова, Дуботолкова, Петренко. Они всегда вот так: как только выпадает передышка — снова и снова осматривают технику, устраняют неполадки. Потому–то и главные и вспомогательные механизмы никогда нас не подводят.

После напряженного труда люди отдыхают. Одни смотрят кинофильм в самом большом — кормовом кубрике, другие пишут письма, читают газеты. А в носовом кубрике слышатся песни. Запевает и аккомпанирует на гармошке знакомый уже читателю кок Николай Братских. Песни лирические перемежаются с военными, патриотическими.

Братских сочиняет частушки. Вот и теперь он вместе с Радченко поет куплеты, высмеивающие Гитлера и его войско. Попадает и нашим союзникам — за задержку с открытием второго фронта.

Словом, экипаж умеет не только воевать, но и отдыхать. Бывает, что в свободный вечерний час на корабль заглядывают флотские литераторы и композиторы. Совсем недавно, например, свои новые песни исполнили К. Листов и В. Макаров, читали стихи поэты Л. Длигач и П. Панченко.

В кают–компании застаю командиров боевых частей, мичманов и главных старшин–свехсрочнослужащих. Уже и не помню, когда мы вот так все вместе сидели за чашкой чая, беседовали, шутили, смеялись. А ведь кают–компания — это не только столовая, но и место для занятий, интересных встреч и

коллективного отдыха комсостава.

В хорошем настроении расходимся по каютам. Почти все они расположены по обеим сторонам коридора носовой надстройки. Моя находится рядом с кают–компанией. Ночую я в ней редко, ночи в походах приходится коротать на ходовом мостике. И теперь просто не могу свыкнуться с мыслью, что буду спать в постели.

Кажется, я уже отвык замечать вещи в каюте. Мое внимание на этот раз привлекают и репсовая занавеска, отгораживающая койку, и письменный стол под единственным иллюминатором, и книжная полка над небольшим диваном, обтянутым кожей, и графин с водой на подставке, прикрепленной к переборке, и два тяжелых кресла. Будто впервые примечаю, что занавеска зеленая, кожа на диване коричневая, дверь, платяной шкаф и стол покрашены под дуб, а палуба покрыта темно–серым линолеумом.

…Просыпаюсь рано, хотя уже рассвело. Выхожу на палубу и с удивлением замечаю необычайно большое скопление в бухте кораблей и судов, в том числе канонерских лодок, морских охотников, болиндеров, шхун, сейнеров, мотоботов. В воздухе барражируют краснозвездные истребители. Со стороны Новороссийска доносится артиллерийская канонада.

К «Щиту» подходит штабной катер, и мы с Савощенко отправляемся на флагманский командный пункт. На улицах Геленджика наше внимание привлекают несколько групп замаскированных танков. Да, готовится что–то очень важное и серьезное.

В штабе флота встречаем своих товарищей по соединению: командира БТЩ «Защитник» капитан–лейтенанта В. Н. Михайлова, командира «БТЩ-16» старшего лейтенанта В. И. Царевского и его заместителя по политической части старшего политрука Н. Т. Шкляра и многих других.

Нас приглашают к контр–адмиралу Н. Е. Басистому. Он объясняет боевую обстановку и ставит перед кораблями боевую задачу.

В те дни войска Северо — Кавказского фронта совместно с Черноморским флотом проводили наступательную операцию. Задачи флота заключались в том, чтобы артиллерийским огнем содействовать прорыву вражеской обороны под Новороссийском и высадкой основного десанта в районе Южной Озерейки и вспомогательного у селения Станичка отвлечь силы противника от направления главного удара войск фронта. Для проведения десантной операции выделялось свыше 70 кораблей и судов. На основном направлении предполагалось высадить две бригады морской пехоты, стрелковую бригаду, противотанковый артполк,

танковый и пулеметный батальоны, а у Станички — отряд морской пехоты. Морской частью операции руководил командующий флотом вице–адмирал Ф. С. Октябрьский.

Командиром высадки был назначен контр–адмирал Н. Е. Басистый. Он сообщил нам, что за 30 минут до начала высадки корабли отряда артиллерийской поддержки под командованием вице–адмирала Л. А. Владимирского и авиация нанесут удары по оборонительным сооружениям и батареям противника. Тральщики «Щит», «Защитник» и «БТЩ-16» должны буксировать несамоходные болиндеры, сейнеры, буксиры и баркасы.

Место высадки нам не объявили, но командирам тральщиков вручили запечатанные конверты, которые мы должны были вскрыть с выходом в море. Более подробно проинструктировал нас начальник штаба высадки капитан 2 ранга Евгений Николаевич Жуков. Он сообщил перечень плавсредств, которые предстояло нам буксировать, и дал указания по организации связи и порядка выхода.

Задача тральщиков заключалась в следующем: каждый из них буксирует из Геленджика несамоходный болиндер, рейдовый буксир, рыбацкий сейнер и баркас; не доходя до берега десяти кабельтовых (место обозначит подводная лодка «А-2» двумя светящимися буями), выбирает буксирный конец. После этого рейдовый буксир с ошвартованным к нему болиндером следует к берегу, а сейнер и баркас подходят к канлодкам, на которых находится 255-я морская стрелковая бригада — основная боевая сила первого эшелона десанта, и помогают им высаживать десантников. Тральщики тем временем прикрывают корабли и суда с моря.

Сторожевые катера должны доставить первый бросок десанта. Возглавляет их капитан 3 ранга А. П. Иванов, работник оперативного отдела штаба флота. Александр Петрович — участник высадки десантов в Феодосию и Судак. Эти катера вооружены артиллерийскими установками, расчеты которых хорошо обучены стрельбе в ночных условиях.

Уточнив детали боевой задачи, мы возвращаемся на тральщик. Я тут же созываю совещание комсостава «Щита» для разъяснения полученного задания. Затем проводим партийное собрание и митинг личного состава. Перед строем зачитывается обращение Военного совета флота, призывающее черноморцев оказать эффективное содействие войскам фронта в наступлении. Работники политорганов проводят среди участников десанта большую разъяснительную работу.

В полдень сторожевые катера, а потом и остальные корабли и

суда начинают принимать десантников. На болиндеры грузятся танки, по десять на каждое судно.

Из Геленджика выходим в 19 часов 30 минут. Во главе отряда высадки, построившегося в походный ордер, идет эсминец «Незаможник» под флагом контр–адмирала Н. Е. Басистого. «Щит» буксирует рейдовый буксир «Ялта», болиндер № 4, сейнер и баркас. Тральщик, выкладывая всю мощь своих двигателей, весь напрягшись, натуженно режет волну. Он мало приспособлен для такой цели. Но чего не бывает на войне!

С наступлением темной южной ночи буксировка еще более усложняется. Трудно наблюдать за четырьмя подопечными судами. А тут еще погода начинает портиться, порывистый ветер разводит волну. Качка усиливается, и буксирные тросы то ослабевают, то резко натягиваются, грозя оборваться.

Тральщики не имеют специального оборудования, предусмотренного на буксирах, — автоматической лебедки на корме, регулирующей натяжение троса, буксирных арок, буксирного гака и других приспособлений. Поэтому уже на выходе из бухты оборвался буксирный конец у БТЩ «Защитник», и корабль при маневрировании врезался в проходивший рядом «СКА-0111». Сторожевой катер получил большую пробоину и был вынужден вернуться в Геленджик.

Рвались буксирные тросы и на других тральщиках, а на то, чтобы завести новые, уходило немало времени. Нас, видимо, спасла предусмотрительность лейтенанта Якубовского, предложившего для гарантии закрепить болиндер еще и тросом от трала.

Тральщики на переходе прикрывалась с обоих бортов сторожевыми катерами. БТЩ «Защитник», шедший концевым, охраняли «СКА-081» и «СКА-041». Неудачи и дальше преследовали этот БТЩ. У него еще несколько раз рвались буксирные тросы. Из–за этого он заметно отстал от отряда. Контр–адмирал Басистый был вынужден приказать сторожевым катерам догнать остальные корабли, а «Защитнику» следовать самостоятельно.

Подходам к светящимся буям, выставленным подводниками. Смотрю на часы и с тревогой отмечаю, что мы опаздываем с высадкой почти на полтора часа.

В районе Южной Озерейки уже находился отряд артиллерийской поддержки, вышедший рано утром из Батуми. В его составе крейсера «Красный Кавказ», «Красный Крым», лидер «Харьков», эсминцы «Сообразительный» и «Беспощадный». Командир отряда вице–адмирал Владимирский держит свой флаг на «Красном Кавказе». По плану операции самолеты должны

корректировать огонь кораблей и нанести бомбовый удар по району Озерейки, а также поджечь отдельные строения для облегчения ориентировки десанту.

Издали глухо доносится артиллерийская стрельба. Это, должно быть, эсминец «Бойкий» и четыре сторожевых катера обстреливают побережье между Анапой и селением Благовещенское перед высадкой демонстративного десанта в долине реки Сукко.

У нас же пока тихо. Контр–адмирал Басистый в связи с тем, что мы опаздывали к месту высадки, передал на крейсер «Красный Кавказ» радиограмму о необходимости отложить начало стрельбы на полтора часа. Высадочные средства в 15–20 кабельтовых от берега застопорили машины.

В 2 часа 31 минуту корабли отряда вице–адмирала Владимирского начинают обстрел долины Южной Озерейки. Но самолеты–корректировщики, очевидно не предупрежденные о задержке с открытием огня, израсходовали горючее и вернулись на аэродром. Поэтому стрельба ведется по площадям. Она продолжается тридцать минут, но ожидаемого эффекта не дает. Когда начинается высадка, противник открывает ураганный огонь.

«Щит» и другие тральщики по радиосигналу флагмана у светящихся буев выбирают буксирные тросы. Затем рейдовые буксиры швартуются лагом к болиндерам и направляются с ними к берегу.

Сначала к месту высадки подходят сторожевые катера, на борту которых находятся бойцы штурмового отряда.

Не доходя до берега метров сто, они производят артиллерийский залп; берег покрывается взрывами снарядов. В следующую минуту катера подходят к берегу. Враг, освещая катера прожектором, ведет ожесточенный обстрел. Вода вокруг них кипит как от ливневого дождя. Особенно тяжело приходится «СКА-051» и «СКА-041», стоящим у открытого песчаного берега. Другие катера находятся левее, где береговой урез выше.

Под конец высадки вдруг раздается сильный взрыв, на мгновение освещающий прибрежную полосу ярким заревом. Это от прямого попадания вражеского снаряда в бензоотсек взлетает в воздух «СКА-051». Погибают работник оперативного отдела флота капитан 3 ранга А. П. Иванов, командир катера старший лейтенант Степан Бычков, его помощник младший лейтенант Анатолий Горлов и почти весь экипаж катера.

Большие потери и на «СКА-041». Здесь снарядом убиты командир катера лейтенант Сергей Коренев, старшина сигнальщиков Дроздов, старшина минеров Сухов, сигнальщик

Кочергин, радист Орлов и более десяти десантников.

Когда дым от взрыва рассеивается, боцман катера Яковлев встает вместо командира за руль. Дав задний ход, «СКА-041» отходит от берега. В эту минуту на катере загораются деревянные ящики со снарядами. Но раненый дивизионный артиллерист лейтенант Павел Мохначев, старшина 1-й статьи Петр Завадский и старший краснофлотец Морозов предотвращают взрыв, сбросив горящие ящики за борт.

Тем временем буксиры «Алупка», «Геленджик» и «Ялта» ведут болиндеры к берегу. Однако малая глубина не позволяет им подвести глубокосидящие суда близко к урезу воды. Гитлеровцы сосредоточивают на этих судах артиллерийский и минометный огонь. От прямых попаданий снарядов и мин один за другим загораются все три болиндера. На их борту взрываются боеприпасы, вспыхивают танки. Объяты огнем и буксиры «Алупка» и «Геленджик».

Канонерские лодки, тральщики и сторожевые катера ведут обстрел вражеских огневых точек. Вот гаснет прожектор. Мы вынуждены прекратить огонь, чтобы в темноте не угодить по своим кораблям.

К берегу направляются канлодки. В это время снова включается прожектор. Мы опять открываем стрельбу. Большего сделать не можем: цели не разведаны. Под градом снарядов и мин канонерские лодки отходят севернее.

Чувствуется, что мы действуем в районе, где враг создал крепкую противокатерную оборону. И все же канонерским лодкам удается высадить почти полторы тысячи десантников. Одновременно в районе Глебовка, Васильевка высаживается отряд парашютистов.

В 6 часов 20 минут мы получаем приказ возвращаться в Геленджик. Уже там узнаем, что высаженный десант понес значительные потери.

Поначалу действия десантников развивались успешно. С ходу овладев Южной Озерейкой, они продвигались в глубь обороны противника, но затем были отрезаны от берега. В течение двух дней в районе Глебовки морские пехотинцы отражали натиск превосходящих сил врага. В конце концов им удалось прорвать кольцо окружения и выйти к селению Станичка, Рыбзаводу, которыми к тому времени овладел вспомогательный десант.

О причинах неудачи высадки десанта в районе Южной Озерейки трудно высказывать безапелляционные суждения. Но, думается, при подготовке операции были допущены серьезные просчеты. Видимо, не было сделано все необходимое по обеспечению скрытности операции, в том числе в период ее

подготовки. Плохо разведанным оказался район высадки. Иначе трудно объяснить, почему именно здесь противник сосредоточил столько огневых средств.

Высадке десанта, бесспорно, помешала и штормовая погода[20].

Я уже упоминал, что в ту же ночь на западном берегу Цемесской бухты, в районе Станички, высаживался вспомогательный десант. В его первом броске было всего лишь 250 морских пехотинцев. Но герои–десантники, возглавляемые майором Ц. Л. Куниковым, цепко ухватились за берег. Под прикрытием береговых батарей катера старшего лейтенанта Н. И. Сипягина доставляли на плацдарм новые и новые группы десантников, К пяти часам утра 4 февраля их уже здесь насчитывалось 870 человек. Десантники расширили плацдарм до семи километров по фронту и четырех километров в глубину. В ночь на 5 февраля отряду было доставлено около 200 человек пополнения и немного боеприпасов.

Чтобы развить этот наметившийся успех, командующий флотом принял решение высадить в районе Станички основные силы десанта.

В осуществлении этого решения принял участие и наш «Щит». Но перед этим, 4 февраля, мы получили задание снова идти к Южной Озерейке, выбрать там светящиеся буи и затем находиться в ночном дозоре у Керченского пролива. В назначенный район прибыли около 23 часов, но буев там уже не было: видимо, гитлеровцы уничтожили их. Дозор прошел спокойно: корабли противника не появлялись.

В Геленджик вернулись утром 5 февраля. А вечером я получил приказ — принять 500 пехотинцев и доставить их на плацдарм, впоследствии получивший название Малая земля. Туда же направлялись с войсками 18-й армии канонерские лодки «Красный Аджаристан» и «Красная Грузия». Они вышли раньше нас — с наступлением темноты. Мы же вместе с тральщиками «Защитник», «Искатель», «Земляк» и различными катерами оставили Геленджик в 23.00. Переход, несмотря на сильный ветер и разгулявшуюся волну, прошел успешно. Ошвартовались лагом к «Красной Грузии», стоявшей у разрушенной рыбачьей пристани, и высадили через канлодку подразделения пехотинцев.

В эту ночь мы успели сделать к рыбачьей пристани еще один рейс, доставив из Геленджика еще 500 десантников. На этот раз противник вел интенсивный огонь по месту высадки. Но наш тральщик, как и другие корабли, не пострадал. Сказались отличные, я бы сказал виртуозные, действия всего экипажа. На швартовку, высадку десантников и отход мы затрачивали

считанные минуты.

В следующую ночь мы снова направились с войсками к Малой земле, но рыбачья пристань оказалась в руках врага. Подвергшись ожесточенному обстрелу, корабли были вынуждены возвратиться. Наш экипаж серьезных потерь не понес, но получили ранения лейтенант Е. Б. Якубовский и восемь пехотинцев.

Днем наши войска отбили район высадки, и в последующие ночи «Щит» вместе с другими кораблями регулярно доставлял на Малую землю армейские подразделения.

Только в период с 5 по 9 февраля сюда было доставлено свыше 15 400 человек, а также большое количество боевой техники, боеприпасов, продовольствия. В стремительном порыве наши войска вышли на рубеж южная окраина Новороссийска, Федоровка, полуостров Мысхако. Однако дальше они продвинуться не смогли. Гитлеровцы сосредоточили против десанта значительные силы. Но отбросить десантников с занимаемых ими позиций врагу не удалось.

Нам неоднократно доводилось доставлять на Малую землю бойцов, командиров и политработников прославленной 18-й десантной армии. Многие из них, быть может, впервые оказывались на зыбкой палубе корабля. Но люди как на переходе морем, так и при высадке на берег держались достойно, показывали исключительную выдержку и организованность. Хочется особо подчеркнуть, что в ходе высадки десанта, а затем и в развернувшихся боях на Малой земле ярко проявились взаимодействие армии и флота, нерасторжимая боевая дружба моряков и десантников, их массовый героизм.

С расширением плацдарма мы могли высаживать подкрепления не только у рыбачьей пристани, но и у западного берега Суджукской косы. В один из приходов на плацдарм мы с чувством горечи узнали о тяжелом ранении героя Малой земли майора Цезаря Львовича Куникова. Случилось это в ночь на 9 февраля, когда он шел встречать прибывавшие к Суджукской косе суда с войсками. Военфельдшер отряда Мария Виноградова оказала майору первую помощь, затем он был доставлен в Геленджик. Но медицина оказалась бессильной — Куников скончался.

Цезарь Львович не был кадровым военным моряком. Перед войной он трудился на журналистском поприще, редактировал газету. На фронте же проявились его незаурядные командирские качества. Сначала он командовал отрядом катеров, действовавшим в донских плавнях, а затем — батальоном морской пехоты. И не случайно поэтому ему поручили возглавить

десант, высаженный у Станички.

Благодарная Родина по достоинству оценила подвиг отважного черноморца. Он посмертно удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Имя Ц. Л. Куникова сначала было присвоено одному из кораблей, а когда этот корабль отслужил свой срок, — современному танкеру. Предместье Новороссийска — Станичка ныне называется Куниковка.

На плацдарме бои продолжались более восьми месяцев. Части и соединения на Малой земле представляли собой постоянную угрозу с фланга вражеским войскам, окопавшимся в Новороссийске. Удержание плацдарма а конечном итоге явилось благоприятной предпосылкой успеха Новороссийской десантной операции, проведенной в сентябре 1943 года.

Отгремели жестокие бои и сражения, но не забыли советские люди об отважных куниковцах, о тех героях 18-й десантной армии, кто на протяжении многих месяцев сдерживал яростный натиск превосходящих сил гитлеровцев. После войны полуостров Мысхако так и называется — Малая земля. В Новороссийске на площади Героев, где похоронены Герои Советского Союза Ц. Л. Куников и Н. И. Сипягин, воздвигнут гранитный памятник освободителям города и зажжен Вечный огонь Славы. И утвердилась добрая традиция: ежегодно в ночь на 5 февраля новороссийцы и советские воины совершают торжественное факельное шествие от площади к месту высадки отряда Ц. Л. Куникова.

Легендарный подвиг малоземельцев вошел яркой страницей в летопись Великой Отечественной войны, стал символом мужества, стойкости и самоотверженности советских воинов.

И мы, моряки тральщика «Щит», гордимся тем, что своими боевыми делами способствовали этому подвигу, успешно выполнили задачи, стоявшие перед кораблем в десантной операции.

Большая школа

И зимой и летом 1943 года наш трудяга «Щит» плавает беспрерывно. Вижу, люди очень устали, но держатся стойко, а вот механизмы, техника нет–нет да и сдают, все настоятельнее требуют ремонта. Не раз докладывал об этом командиру соединения, но сам чувствовал и понимал, что пока не до ремонтных работ. Теперь же, в конце лета, такая возможность представилась.

19 августа, находясь в Поти, мы получаем приказание произвести планово–предупредительный ремонт.

«Щит» входит в устье реки Хопи. Слева по курсу проплывает разоруженный крейсер «Коминтерн». Он установлен здесь на грунт, чтобы предохранить реку от песчаных наносов. А до этого с кораблем произошел любопытный случай. Во время налета вражеской авиации на Поти одна из бомб угодила прямо в дымовую трубу крейсера и, не разорвавшись, пробила днище. Старый корабль, современник легендарной «Авроры», начал медленно погружаться в воду. Команда не догадывалась, что же произошло. Все полагали, что ветхий крейсер получил повреждения корпуса от сотрясения при близких разрывах бомб. Лишь после отбоя воздушной тревоги разобрались, в чем дело. Аварийная партия под руководством командира электромеханической боевой части инженер–капитана 2 ранга Н. В. Зобкова завела на пробоину пластырь. Затем буксир отвел корабль от неразорвавшейся бомбы.

Крейсер, отплавав свое, был списан из состава флота. Но и получив отставку, он продолжает приносить ему пользу.

Поднявшись вверх против течения глубоководной реки, швартуемся рядом с плавмастерекоя соединения. Нас здесь уже ждали. На тральщик тотчас же прибыли флагманский механик Виктор Алексеевич Самарин и начальник судоремонтной плавмастерской Валентин Алексеевич Капкин. Вместе с инженер–лейтенантом Василием Владимировичем Кирилловым — нашим новым командиром электромеханической боевой части — они занялись просмотром ремонтных ведомостей. В связи с нехваткой в мастерской специалистов мы условились подключить в трехсменную работу моряков корабля.

Не успел я переодеться после перехода, как был вызван к командиру соединения, находившемуся на плавбазе. Контр–адмирал В. Г. Фадеев принял меня приветливо. Мы разговорились, и в ходе беседы Владимир Георгиевич вдруг спросил:

— Вы просились на эскадру?

— Нет, — отвечаю, — никогда не просился и не думал проситься.

— Со мной тоже не было разговора, — сказал, нахмурившись, адмирал. — Но дело сделано, пришел приказ о назначении вас командиром сторожевого корабля «Шквал».

Я был ошеломлен этим сообщением. Зачем? Какая необходимость в переводе меня в «дивизион плохой погоды», как в шутку прозвали на флоте дивизион сторожевых кораблей из–за названий входящих в него сторожевиков — «Шторм», «Шквал»? Ведь я так освоился на тральщике, так привык к экипажу, к его беспокойной, но интересной боевой жизни. А главное, хорошо узнал людей корабля, и вот на тебе…

Таким же в свое время неожиданным для меня было и назначение командиром на «Щит». Прежде я служил на канонерских лодках — командовал зенитной батареей, затем боевой частью, а в последнее время был старшим помощником командира. И никогда не помышлял о службе на тральщике. Конечно, кто из моряков не мечтает о командирском мостике! Но тогда я без восторга воспринял решение о назначении меня командиром БТЩ. Это очень не понравилось командиру ОВРа главной базы флота В. Г. Фадееву. Помнится, он тут же прервал беседу и сердито сказал:

— Идите, больше вас не задерживаю!

Конечно, равнодушное отношение к кораблям, которые он искренне любил, обидело его. И в то же время насторожило — ведь по логике вещей адмирал мог предположить, что, если человек без желания пришел в соединение, значит, рвения от него не жди.

Со временем, однако, все стало на свое место. Дела у нас на корабле шли хорошо, я входил во вкус трального дела. Постепенно и отношение адмирала ко мне изменилось. Он не скрывал своей радости, когда наш тральщик подтвердил первенство среди малых кораблей по боевой и политической подготовке.

Все это вспомнилось теперь в каюте адмирала.

— Что ж, со временем можно снова вернуться на тральщики, — сказал он. — А что касается «Шквала», то корабль этот хороший. Освоитесь и будете воевать не хуже, чем на «Щите».

Я знал, что В. Г. Фадеев в тридцатых годах командовал «Шквалом», приняв его от замечательного моряка и командира Льва Анатольевича Владимирского. Владимир Георгиевич посвятил меня в историю этого сторожевого корабля, рассказал о

его добрых традициях.

— Сдавайте тральщик и дня через три–четыре принимайте у Вячеслава Георгиевича Бакарджиева сторожевик, — сказал в заключение адмирал. — А сейчас прошу отобедать с нами.

За обеденным столом были также начальник политотдела Федор Тимофеевич Кадушкин и начальник штаба Александр Иванович Студеничников. Они уже знали о моем назначении и с пониманием относились к моим переживаниям, говорили, что еще послужим вместе.

Позднее я действительно был снова назначен на тральщики, но уже командиром дивизиона. А в тот день я с тяжелым сердцем возвращался на «Щит», которым командовал вот уже почти три года. Здесь, по существу, началось мое командирское становление. И, как зачастую бывает, на первых порах не все получалось. Но эти три года явились для меня большой школой. На «Щите» я прошел командирские университеты, усвоил смысл высоких требований к человеку, которому доверяется корабельный мостик.

Большую помощь оказывал мне командный состав корабля, в том числе старшины. У каждого лейтенанта и младшего командира было чему поучиться. Я бесконечно благодарен за науку, внимание и помощь и нашему адмиралу, и начальнику политотдела, и начальнику штаба, и моим товарищам — командирам тральщиков со стажем.

Надежной опорой была партийная организация. Она принимала меня в члены партии, всегда оказывала поддержку в мобилизации экипажа на успешное выполнение заданий командования. Ее влияние постоянно усиливалось. И если мне удалось что–то сделать, сплотить людей, то этим я во многом обязан коммунистам и комсомольцам тральщика. И конечно же нашему комиссару, а потом замполиту Никите Павловичу Савощенко. Это человек высоких нравственных качеств, опытный организатор партийно–политической работы. Его роль в моем командирском становлении немалая.

Помню, в первые месяцы войны кое–кто на корабле, даже некоторые командиры, поговаривали, что я излишне требователен, что в условиях военных действий якобы не обязательно заниматься боевой подготовкой. И нам с Савощенко, партийной и комсомольской организациям пришлось приложить немало усилий, чтобы преодолеть эти настроения, переубедить людей. Теперь на корабле стало непреложным правилом — использовать любую возможность для учебы, неукоснительно соблюдать требования уставов, как бы ни сложна была боевая обстановка.

А как важно было преодолеть нервозность и суетливость, проявлявшиеся у отдельных членов экипажа, особенно в первых боях. Мы с комиссаром понимали, что эти явления происходят от необстрелянности людей, от чувства робости, и старались сами, а также требовали от офицеров и старшин влиять на окружающих своей выдержкой, хладнокровием, разумной смелостью и отвагой. И это дало эффект — на «Щите» вскоре же установилась подлинно деловая обстановка.

Определенный порядок у нас сложился на мостике и на верхней палубе. Я сразу дал понять, что не терплю здесь ненужных разговоров, что мне не нравится, когда команды подаются излишне громко и резко — это отвлекает вахтенных от своего дела, мешает им сосредоточиться, рассеивает внимание. Постепенно все привыкли к моим требованиям, никто не нарушал раз и навсегда установившиеся правила.

У экипажа «Щита» сложилось немало замечательных традиций. Славу лучшего корабля, добытую в предвоенное время в боевой учебе, экипаж закрепил и умножил боевыми делами. Нашим девизом стало: «Каждое боевое задание выполнять образцово!» Утвердился и такой обычай: вернулся в базу — будь готов немедленно выйти в поход. Когда мы возвращались с задания, никто не уходил отдыхать, пока не приводил механизмы в полный порядок.

На «Щите» нормой поведения всех и каждого стала нетерпимость к беспорядку, расхлябанности, неорганизованности. Я знал, что никто из экипажа не пройдет равнодушно мимо криво повешенного спасательного круга, мимо окурка, брошенного на палубу, случайно болтающегося кранца за бортом. Каждый чувствовал себя хозяином на тральщике. А это уже любовь к кораблю, приверженность к флотскому порядку, это высокое сознание и огромная ответственность за общее дело.

В экипаже свято соблюдалась и давняя традиция — отлично знать корабль, свою специальность, быть мастером своего дела. Первыми и в этой области были, конечно, командиры всех степеней.

Одной из наших замечательных традиций являлась сплоченность, боевая спайка личного состава. Экипаж «Щита» был многонациональный. Служили на нем и русские, и украинцы, и татары, и азербайджанцы, и евреи, но все они крепко дружили; их объединяла коммунистическая убежденность, верность великому делу партии и народа, непреклонная решимость отстоять Советскую Родину, внести достойный вклад в разгром злейшего врага человечества — фашизма.

И вот теперь приходилось расставаться с людьми, ставшими

мне родными, оставлять все, что далось немалым трудом.

Когда я вернулся на корабль, все смотрели на меня как–то настороженно и вопросительно. Видимо, уже что–то знали. Вскоре на «Щит» прибыл старший лейтенант Вадим Владимирович Гусаков, который до этого служил помощником командира тральщика «Защитник» и был хорошо мне знаком. Собрав офицеров, я объявил им о переводе меня на сторожевой корабль и представил нового командира «Щита». Затем провел Гусакова по боевым постам, познакомил его с кораблем.

Теперь уже все в экипаже знали о том, что я получил перевод по службе, и вечером ко мне стали заходить матросы и старшины, чтобы попрощаться, выразить пожелания. Некоторые оставляли на память свои фотографии, приносили незамысловатые, простенькие, но очень дорогие для меня матросские подарки. До сих пор я храню сувенир, преподнесенный мне сигнальщиком Алексеем Радченко, большим умельцем, — два миниатюрных, изготовленных из листовой пробки спасательных круга с надписью «Щит».

Утром перед строем личного состава был зачитан приказ командира соединения контр–адмирала В. Г. Фадеева. В приказе мне объявлялась благодарность, отмечались боевые походы и добрые дела экипажа. Меня до глубины души взволновала оценка моей командирской деятельности. Не поскупился адмирал на теплые слова. Его похвалу я воспринял как большую награду. Слушая приказ и отдавая честь морской святыне — корабельному флагу, я не выдержал и на виду у всего экипажа прослезился.

Тепло попрощался с замполитом, с другими офицерами, с каждым членом экипажа. Сходя с корабля, шагая по причалу, я все время чувствовал на себе взгляды своих боевых товарищей, стоявших на верхней палубе.

Началась моя служба на новом месте, но связей со «Щитом» я не порывал, пристально следил за его боевыми делами. Когда же стал командиром дивизиона тральщиков, а позже — начальником штаба бригады траления, частенько заходил на корабль, с которым сроднился, на котором получил боевое крещение, приобрел командирские навыки. И всегда безгранично радовался новым успехам «Щита» и с гордостью оглядывался на его славный боевой путь.

За годы войны «Щит» вытралил не одну сотню мин, прошел около 10 тысяч миль, отконвоировал 377 транспортов и плавучих средств с вооружением, боеприпасами и продовольствием для фронта, перевез свыше 40 000 человек, эвакуировал в тыл около 3000 раненых бойцов и командиров.

Дивизион, в который входил тральщик, получил почетное

наименование Бургасского. Весь личный состав корабля удостоился высоких правительственных наград.

Славные дела экипажа получили высокую оценку Родины — за образцовое выполнение боевых заданий командования тральщик «Щит» в марте 1945 года был награжден орденом Красного Знамени.

Боевой путь корабля не закончился с завершением войны. Еще долгое время «Щит» от зари до зари, зачастую в штормовых условиях, производил траление, очищал родные черноморские воды от многочисленных мин и минных полей. На нем служило уже много новых людей. И все они учились мастерству, самоотверженному выполнению воинского долга у ветеранов корабля, с уважением и любовью относились к его славным традициям.

Через годы, через расстояния

В пятидесятых годах по состоянию здоровья я ушел в запас, а несколько позже — и в отставку. Но все это время душой и сердцем остаюсь с флотом, с кораблями–тральщиками, с товарищами и друзьями, с которыми прошел через тяжкие испытания войны с первого ее дня и до последнего, с кем довелось встретить светлый и радостный день Победы.

Я поддерживаю связи со многими бывшими овровцами–черноморцами, моряками «Щита». Видимся, конечно, редко, больше переписываемся. Почти все ветераны в меру своих сил еще трудятся, а некоторые продолжают служить в кадрах Военно — Морского Флота.

Никита Павлович Савощенко живет в Севастополе, активно участвует в пропаганде революционных и боевых традиций, в воспитании молодежи. В Одессе живет и трудится Евгений Брониславович Якубовский. Василий Васильевич Леонов — ленинградец. Он работал мастером на заводе, сейчас на пенсии. Наш боцман Анатолий Тимофеевич Евменов живет и трудится в Душанбе. Он тоже активно участвует в военно–патриотической работе.

Командир отделения рулевых «Щита» В. И. Баглай после тяжелого ранения длительное время находился на излечении в госпиталях. Когда поправился, был направлен в морскую пехоту, командовал взводом, участвовал в многочисленных десантах и жарких боях. В 1944 году его назначили командиром тральщика. Уволившись в запас, Владимир Иванович работал лоцманом, проводил наши суда в порты Румынии и Болгарии. Затем стал капитаном парусника «Товарищ», на котором проходят морскую практику курсанты мореходных училищ. Позже он плавал капитаном на пароходе «Аргунья», теплоходе «Дмитрий Пожарский» и других лайнерах. С 1970 года Владимир Иванович возглавляет океанографическое судно Академии наук СССР «Бежица». Его доблестный труд отмечен высокой правительственной наградой — орденом Трудового Красного Знамени. Экипаж «Бежицы» занесен в Книгу почета пароходства и удостоен высокого звания коллектива коммунистического труда.

Петр Алексеевич Васильянов, тоже в прошлом командир отделения рулевых, долгое время служил на флоте и лишь совсем недавно в звании капитана 1 ранга ушел в отставку. Сейчас он живет в Алма — Ате, работает в одной из организаций ДОСААФ. Механик «Щита» Владимир Васильевич Кириллов живет в Дубне, трудится в одной из организаций ДОСААФ, ведет большую

военно–патриотическую работу среди молодежи. А его предшественник — механик Иван Мефодьевич Самофалов жил в Горьком, несколько раз был у меня в Москве. Но в последнее время давненько от него не было вестей.

В Херсоне живет и работает бывший старшина трюмных машинистов Константин Георгиевич Хвалеев. В конце войны он служил в морской пехоте и с боями дошел до столицы Чехословакии — Праги. Константин Георгиевич почти ежегодно бывает в Новороссийске — своем родном городе, навещает могилы героев «Щита», погибших во время Керченско — Феодосийской десантной операции.

Хвалеев часто встречается с молодежью, выступает с воспоминаниями о боевых походах нашего доблестного тральщика.

Переписываюсь я и со своими сослуживцами по соединению. Многие из них тоже в запасе и отставке, но не порывают с морем. На гидрографическом судне «Фаддей Беллинсгаузен» плавал бывший командир «БТЩ-27» А. М. Ратнер, а комдив В. А. Янчурин заведует в Одессе учебным отделом Института инженеров морского флота. Немало бывших командиров и политработников соединения живут и трудятся в Ленинграде и Прибалтике.

К сожалению, время берет свое — многих моих сослуживцев уже нет в живых. Ушли из жизни вице–адмирал Владимир Георгиевич Фадеев, бывший начальник штаба ОВРа Владимир Иванович Морозов, наш корабельный фельдшер и парторг Иван Моисеевич Прилипко, комсомольский вожак Анатолий Федотьевич Агафонов, старшина группы электриков Николай Алексеевич Степаненко, моторист Григорий Наумович Петренко…

Когда выпадает возможность, я с большим волнением посещаю места, где пришлось воевать.

По приглашению командования Краснознаменного Черноморского флота, а также совета ветеранов мне посчастливилось вновь побывать в Севастополе и в Одессе, повстречаться с друзьями–однополчанами, с новым поколением военных моряков, с трудящимися городов. Впечатления от таких поездок остаются удивительные и неизгладимые.

Приезжая в Севастополь, обязательно захожу в Стрелецкую бухту. Здесь сохранился причал, где мы стояли. Невдалеке от него воздвигнут гранитный памятник. На граните высечено: «За исключительное мужество и доблесть, проявленные экипажами кораблей в боях с немецко–фашистскими захватчиками, тральщики «А. Раскин», «Мина», «Щит», «Трал» награждены орденами Красного Знамени, а бригада траления — орденом

Ушакова I степени.

Тральщику «Защитник» присвоено гвардейское звание.

Дивизиону тральщиков присвоено наименование «Бургасский».

Моряк–черноморец! Свято храни и умножай боевые традиции!»

Имя «Щита» в числе других отличившихся черноморских кораблей высечено и на воздвигнутом на площади Нахимова мемориале, посвященном обороне города–героя в 1941–1942 годах.

После окончания Великой Отечественной войны прошло более трети века. Сейчас наша страна имеет уже качественно новый, океанский, ракетно–атомный флот, оснащенный совершенными кораблями и самолетами.

Изумление и безграничную гордость вызывают люди сегодняшнего флота, высокообразованные матросы, старшины, мичманы и офицеры, которым подвластны эти чудо–корабли, эти умнейшие машины и приборы, грозное ракетно–ядерное оружие. Я бесконечно счастлив, что в рядах советских моряков находится и мой сын, капитан–лейтенант Игорь Гернгросс. Счастлив, что он достойно продолжает дело, которому я посвятил всю свою жизнь.

Ныне на флоте не встретишь корабли, на которых мы воевали. Все заметнее редеют и ряды ветеранов войны. Но их подвиг, их доблесть не забыты. Не забыты и боевые традиции. Они живут в боевом почерке моряков атомоходов и ракетоносцев, в метких залпах ракетчиков и артиллеристов, в отличной службе экипажей больших и малых кораблей, в беззаветном служении наших сыновей и внуков социалистической Родине. И пусть неисчерпаемый арсенал боевого опыта и впредь находится на вооружении нашего флота, который вместе с Советской Армией надежно стоит на страже величайших завоеваний советского народа, строящего светлое здание коммунизма.

Гернгросс В. М. **На мостике тральщика**. — М.: Воениздат, 1979. — 158 с. —

(Рассказывают фронтовики). Тираж 65 000 экз.

notes

Примечания

1

Брейд–вымпел — широкий короткий флаг установленного образца, поднимающийся на грот–мачте, когда на корабле находится командир дивизиона кораблей.

2

Николаев В., Романовский В. Морские саперы. М., 1961, с. 32.

З

Дозор — специальный вид охранения основных сил флота с целью предупреждения внезапного нападения противника о моря.

«Октябрь», 1968, № 8, с. 148.

Лагом — бортом к чему–нибудь (корабль идет лагом к волне, корабль подошел лагом к причалу).

Минреп — трос, соединяющий мину с ее якорем.

БЧ–II–III — артиллерийско–минная боевая часть тральщика.

8

Боновые заграждения — плавучие ограждения, используемые для защиты места стоянки кораблей флота от проникновения надводных и подводных кораблей противника, а также торпед и плавающих мин. Боновые заграждения состоят из неподвижной части и разводной (боновые ворота), служащей для прохода своих кораблей.

9

По решению Ставки ВГК переброска войск Одесского оборонительного района в Крым началась 1 октября 1941 года. Эвакуация Одессы — эта специальная операция Черноморского флота — была проведена скрытно и организованно. Утром 16 октября из порта вышел последний корабль. Этим завершилась героическая оборона Одессы, имевшая большое военно–политическое и стратегическое значение. Советские войска сковали здесь более чем на два месяца свыше 18 дивизий противника и нанесли ему значительные потери (см: Великая Отечественная война Советского Союза 1941–1945. Краткая история. М., 1970, с. 94).

10

См.: *Годлевский Г. Ф.* и др. Походы боевые. М., 1966, с. 63.

11

См.: *Годлевский Г. Ф.* и др. Походы боевые, с. 63.

12

Фонарь Ратьера — прибор, применявшийся для световой сигнализации в темное время суток на близком расстоянии. Фонарь посылал узкий луч света в нужном направлении.

13

Болиндер — небольшая мелкосидящая баржа с двигателем системы «болиндер». Однако еще до войны двигатели с таких барж были сняты, и они стали несамоходными.

14

Полубак — носовая часть корабля с более высокими надстройками.

15

Кранец первых выстрелов — металлический шкафчик с отделениями, в которых лежат готовые к стрельбе снаряды. Основная же масса боеприпасов находится в специальном погребе, расположенном в нижней части корабля.

16

Г. Л. Бутаков был представителем прославленной русской морской династии, имевшей шесть поколений. Родоначальником ее явился Петр Бутаков, служивший на флоте еще при Петре Первом. Дед Григория Александровича, Григорий Иванович, командовал одним из первых паровых кораблей, «Владимиром», на Черном море. В ноябре 1853 года в ожесточенном бою он взял в плен турецкий фрегат «Перваз — Бахри» и привел его в Севастополь. Григорий Александрович Бутаков во время Великой Отечественной войны командовал дивизионом канонерских лодок на Черном море. Его сын, лейтенант Александр Бутаков, командовал катером–охотником на Балтике. Он геройски погиб в одном из боев. — *Прим. авт.*

17

Большой сбор — построение всего личного состава корабля в торжественных случаях.

18

15–20 мая 1942 года войска Крымского фронта по ряду причин вынуждены были оставить Керченский полуостров.

19

См.: История второй мировой войны 1939–1945, т. 5. М., 1975, с. 132–133.

20

Автор воспоминаний, командовавший тральщиком, не претендует на исчерпывающее освещение событий, связанных с высадкой десанта в Южной Озерейке. Эти события к тому же отражены во многих военно–исторических трудах, а также в мемуарах Н. Е. Басистого «Море и берег» (М., 1970, с. 185–205), А. Т. Караваева «По срочному предписанию» (М., 1978, с. 227–248).